MAGYAR SZÁRNYAK

SZERKESZTI: JÁNOSY ISTVÁN

1943 NOVEMBER 1. (VI. ÉVF. 21. SZÁM)



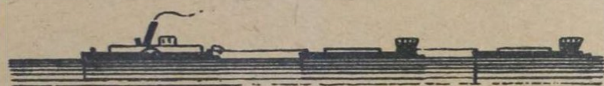
BEVETÉS ELŐTT

SCHLENZIG



BMW 801 KETTŐS CSILLAGMOTOR A DORNIER Do. 217. BOMBÁZÓBAN

DEICHSEL





XIII, Váci-út 98. Tel.: 298-996

ZOELLNER

LAKKOK ÉS FESTÉKEK
a repülőgépgyártás számára





ZOELLNER-WERKE
GES. FÜR FARBEN- U. LACK-FABRIKATION M. B. H.
BERLIN





FAG

GOLYÓSCSAPÁGY
KÉPVISELET

HESZ ÉS TÁRSA

BUDAPEST, VIII., PRÁTER-U. 22
TELEFON: 131-715 ÉS 135-155

LOS

Losenhausenwerk Düsseldorf-féle egyetemes anyagellenőrzőgépek

Az anyag ellenőrzése biztosítékot nyujt! A biztonság bizalmat eredményez! Ellenőrizze Ön is összes anyagát »LOS«-féle

egyetemes ellenőrzőgéppel

SCHUCHARDT és SCHÜTTE

Budapest, VI., Teréz-körút 46. Telefon: 123-981 és 112-907

VARTA

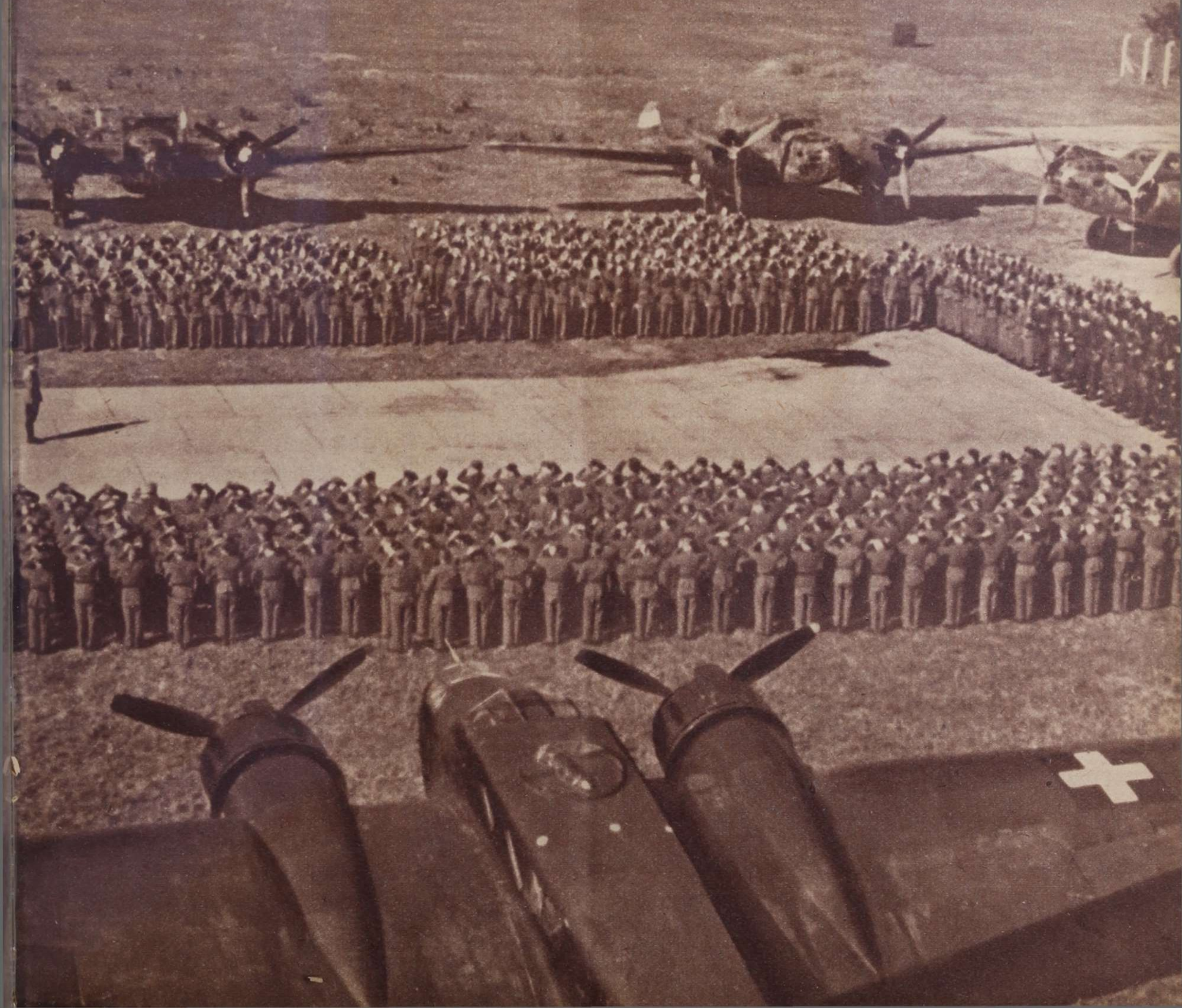
Gyártja:

TUDOR ACCUMULATORGYÁR RT.

MAGYAR SZÁRNYAK
REPÜLÉSÜGYI FOLYÓIRAT · RIVISTA AERONAUTICA
ZEITSCHRIFT FÜR ALLE GEBIETE DER LUFTFAHRT
SZERKESZTI: JÁNOSY ISTVÁN * VI. ÉVFOLYAM 21. SZÁM * BUDAPEST, 1943 NOVEMBER 1

A „MAGYAR SASOK"

A MAGYAR REPÜLÉS REPREZENTATIV FILMALKOTÁSÁNAK LEGHATÁSOSABB JELENETE: AZ ESKÜTÉTEL. A FILM FELVÉTELEI JAVÁBAN FOLYNAK S REMÉLHETŐLEG MÉG A TÉL FOLYAMÁN BEMUTATÁSRA KERÜL AZ ELSŐ IGAZI MAGYAR REPÜLŐFILM







Nem marad el az elismerés

TÁVOLFELDERITŐINK TUL AZ 500. BEVETÉSEN!

Csak aki tudja, mi az távolfelderítőnek lenni, az értékeli ezt a bevetési számot igazán. Aki járt már 4—500 km mélyen az ellenség háta mögött egyedül, anélkül hogy kötelékben repülő bajtársai vagy az oltalmára kirendelt vadászok támogatására számíthatna — az tudja, mit jelent ötszáz távolfelderítő-bevetés.

Mennyi elszántság, mennyi önfeláldozó rámenés bújik meg a tf-ek ötszáz bevetése mögött!

Hányszor oldottak meg messze saját vonalainktól az időjárás, az oxigénhiány vagy a tömeges orosz elhárítás miatt lehetetlennek tetsző feladatokat! Hányszor verekedték át magukat orosz vadászok tömegén egyedül, nem törődve a légvédelem köréjük varázsolt poklával sem! Csak egy lebegett előttük: a magyar repülőbecsület.

Eredményt hoztak 500 bevetéssel minden áron, mert tudták, hogy felderítésüktől egész arcvonalszakasz, egész hadsereg sorsa függ.

És szerényen, csendesen járták a maguk napi többezerkilométeres útját, ami még békés viszonyok között is nagy teljesítménynek számít. Munkájukat igazán csak a szakértők értékelik egy-egy sikeres hadműveletünk, vagy egy ellenséges támadás elhárítása után.

Mégis, hogy munkájukról hozzávetőleges képet kapjunk, íme az itt következő és minden képzeletet meghaladó adatok:

500 bevetés alatt:

1700 órát töltöttek levegőben (71 nap),

560.000 km utat repültek be (tizennégyszer Földünk körül az egyenlítő vonalán!),

850.000 liter üzemanyagot fogyasztottak (85 vagon),

60 tonna bombát dobtak le,

20.000 drb töltényt lőttek ki légiharcban,

37.000 méter filmet dolgoztak fel,

kb. 150.000 másolatot készítettek,

1,100.000 km² ellenséges területet fényképeztek le (a jelenlegi Magyarország több, mint hatszorosa!),

17 légigyőzelmet arattak!

A hazahozott fényképanyag feldolgozását végző kiértékelő század éjjel-nappali gyors és hajszálpontos munkája e számokból alig tűnik ki. Pedig ők is részesei távolfelderítőink minden elismerést messze tulszárnyaló eredményeinek.

Az elismerés látható jele gyanánt eddig alábbi hadikitüntetések díszítik távolfelderítőink mellét:

7 Bronz Vitézségi Érem,

29 Kisezüst Vitézségi Érem,

7 Nagyezüst Vitézségi Érem,

15 Kormányzói Dicsérő Elismerés a hadiszalagon kardokkal,

8 Újólagos Dicsérő Elismerés a hadiszalagon kardokkal,

5 Magyar Érdemrend kardos lovagkeresztje.

Ezeknél is többetmondó az a német részről megnyilvánuló elismerés, amit 29 II. oszt. és 10 I. oszt. vaskereszt adományozása erősít meg a legkifejezőbben.

Legyen ez a néhány sor megemlékezés, egy szál virág távolfelderítőink jubileumához. Egy szál hazai virág abban a hatalmas koszorúban, amelyik az ötszázadik bevetésről hazatért gépet öleli. Érezzétek ebben az ölelésben minden magyar repülő büszke ölelését, rajongó együttérzését!

Továbbra is katonaszerencsét és mindig jó leszállást!



A zubók nagy szerephez jutottak a keleti elhárító csatákban

Skorzeny Ottó, a Duce megszabadítója

Német repülőgép Tirana, Albánia fővárosa felett

AZ ARCVONALRÓL

Me. 109. F. őrjáraton



Német ejtőernyősök zsákmányolt páncélosokon Rómában



Berakásra váró bombák egy keleti repülőtéren

A német kereskedelem és a légiháború

A Neue Zürcher Zeitungból vesszük az alábbi érdekes cikket, mely kitűnően mutatja be a német gazdasági élet változatlan tevékenységét a légiháborúban s azokat a kétségkívül azonnal hatásos és minden szempontból kielégítő eszközöket és intézkedéseket, melyekkel a bombatámadás sujtotta terület gazdasági életét és ellátását feltétlenül biztosítják.

*

A légiháború jelenlegi szakasza különösen nagy követelményeket támaszt a német gazdasági élet, elsősorban a kereskedelem mozgékonyságával és alkalmazkodóképességével szemben. A lakosság élelmiszerrel, textiliákkal és a legszükségesebb házi felszereléssel való ellátására vonatkozólag a feladat kettős: egyrészt biztosítani kell a légitámadások sújtotta területek lakosságának azonnali ellátását lakhelyén, másrészt az új lakhelyekre telepített embereket kell ellátni olyan mennyiségben, ami a legtöbbször messze túlhaladja a helyi kereskedelem képességeit. E feladatok sikeres megoldása nem csupán előre való tervezést és szervezést igényel, hanem gyakran nagymértékű kezdeményezést és rögtönzési készséget a kereskedelem és az illetékes hatóságok részéről. Igy a kereskedelem birodalmi csoportja (Reichsgruppe Handel) vezetője, dr. Hayler, a közelmultban közölt cikkében rámutat arra, hogy megkísérelték egyes helyeken a kereskedelmi élet pontos szabályozását, légitámadásokat követő napokra, különösen az ellátási szolgálat és az üzletek kiraktározásának megszervezésével. Nagyobb támadások után kiderült, hogy ez az eljárás nem számol a való helyzettel, hiszen a károk helyét és nagyságát nem lehet előre számítani.

A lakosság közszükségleti cikkekkel való ellátásának zavartalan biztosítására a legfontosabb intézkedés az egyes üzletek árukészletének nagyarányú szétraktározása, vagyis „szórása", különösen a nagykereskedelemben. Az ezzel kapcsolatos költségeket a kereskedők ipartestületei térítik meg. Minthogy a város külső kerületeiben elhelyezett tartalékraktár tulajdonosa a légitámadás után a saját üzemben okozott károk és a közlekedési nehézségek miatt gyakran nem szállíthatja a kellő gyorsasággal a vásárlóhoz az árut, hivatalos helyen azt ajánlották, hogy az ilyen kereskedők a raktár közelében egy kartársukat bízzák meg a készlet ellenőrzésével és ilyen esetben ezek végzik a tulajdonos számlája javára a helyi elárusítást.

Hasonlóképp felhívták a belvárosi kereskedők figyelmét, hogy előre szerezzenek bolthelyiséget a külső kerületekben. „Minthogy a belvárosok — mondja dr. Hayler — (a legtöbb üzlet székhelye), az eddigi nagy támadásokban különösen erős pusztításokat szenvedtek el, számos üzem kényszerült arra, hogy a város külső kerületeiben keressen üzlethelyiséget. Hogy az új helyiségben az üzlet megnyitását siettessék, célszerű, ha belvárosi üzletek külső kerületi kartársaikkal már előre kapcsolatba lépnek és előre szerződést kötnek légitámadás okozta károk esetén, háborús üzletközösség alakítására. Hasonlóképp biztosíthatnak maguknak előre üzlethelyiséget is."

„Egy nagyarányú légitámadás után a számos károsult kiskereskedő elhelyezése komoly és fontos feladat. A német hivatalos álláspont e téren, hogy a normális idők iparengedélye ilyen esetekben iparkötelezettséggé változik. Ezért minden kereskedőnek üzlete helyén kell maradnia, a lakosság ellátásában kell dolgoznia. Ez nem mindig végrehajtható, amint a Deutsche Allgemeine Zeitung szeptember 14-i cikke mutatja. A kiskereskedők gyakran nem maradhatnak régi üzletterületükön, hosszabb ideig nem tevékenykedhetnek ott. Nem mindig alkalmas megoldás, őket a kiürített lakossággal elküldeni, minthogy ott már kész kereskedelmi szervezet van, másrészt az áruellátás is nehézségekkel járna. Kérdés, hogy a károsult — gyakran megrokkant — kereskedőket menynyiben lehetne bevonni az ujonnan megszerzett területek kereskedelmébe. Nagyszámú üzlet van ugyanis, mely a Führer utasítására csak a háború után adható át végleg frontharcosoknak. Még a főkormányzóságban is, ahol az áruforgalom erősen szövetkezeti alapokon folyik, vannak lehetőségek. Hasonlóképp privatizálni lehet a német munkafront ellátási köreit, tehát a birodalom régi fogyasztási szövetkezeteit, melyeknek kereken 120.000 árusítóhelyét adják át háború után magántulajdonba."

Különös gondot fordítanak a hatóságok a károsult vidékek textilellátására, ahol a gyapjútakarókkal és a legszükségesebb ruházati cikkekkel való ellátás általában igen sürgős. Legtöbbször már a támadást követő napon nagyobb készleteket adnak piacra. Ecélból a birodalmi ruházati biztos minden vidéken külön megbizottat nevezett ki, aki légitámadás után azonnal munkába lép. Feladata a megfelelő mennyiségű ruházati cikk és takaró szükségletének meghatározása és a központi hatósággal való közlése. Ennek alapján központilag utalnak a gondosan elhelyezett légótartalékraktárokból megfelelő mennyiségű női, férfi- és gyermekruházatot sürgős úton a színhelyre. A raktárakat kezelő cégek azonnal utasítást kapnak a megfelelő mennyiségű anyag átszállítására. Sürgős esetben a helyi megbizott jogosult arra is, hogy számára ismert helyi készletekből azonnal utaljon. A takarószükséglet a legnagyobb, ezeket külön raktárokból fedezik (a félhivatalos Bekleidung, Textil- und Leder-GmbH.-cég égisze alatt). Minden támadás után a kár helyén egy helyi nagykereskedőt neveztek ki vezető kereskedőnek, hozzá szállítják a tartalékraktárakból az árut és ő gondoskodik a fizetésről és a jegyek elszámolásáról, ő osztja el az árut a kiskereskedőknek a hivatalos jegyzék alapján.

Magától értetődő, hogy a súlyos támadások megindulása óta a „normális" polgári szükséglet a bombakárosultak sürgős szükségletének kielégítése mögött háttérbe szorult. Igy a 3. és 4. birodalmi ruhajegyen július vége óta érvénytelenítették a ruha- és fehérneműpontokat, hasonlóképp megtiltották szeptember 30-ig a kisiparnak ilyen ruházati cikkek készítését, hogy a szabóipar munkaerőit javítási munkákra tegyék szabaddá. Emellett új ruhákat is lehet különleges utalványok ellenében bombakárosultaknak készíteni.

A súlyos támadás érte városokban a házaló kereskedelem, a német sajtó jelentései szerint, nagy mozgékonyságánál fogva, számos üzlet megszüntetése miatt különösen hasznosnak mutatkozott. Figyelmet érdemel a Deutsche Allgemeine Zeitung egy cikke, mely szerint a házaló kereskedők, akik eddig a tejkereskedelemhez mit sem értettek, például Köln tejellátását biztosították a támadások után. A hir szerint éppen Köln városa volt az, ahol „repülő eladóhelyek és piacok" gyors megteremtésével szolgáltattak bizonyságot arról, hogy a házaló kereskedelem az adott helyzetben a rögtönzés mestereként mennyire hasznossá teheti magát az áruelosztás terén.

ALKALMAZÁSI TERV Kollag-zsírok, Auto-Kollag, Kollag G. és Kollag GL. számára

Kolloidgrafitos kenőanyagok a repülőgépsárkányhoz.

Kollag-speciálzsírok

Légcsavar-állítómű
Szelepemeltyű
Futókerékcsapágy
Kormányhuzalok
Kábelgörgők
Farokkerékcsapágy

Auto-Kollag

Tengelyrehúzás
A bevonható futómű bevonószerkezete
Kormánycsatlakozások és csapágyazások

Kollag G. és Kollag GL.

Könnyűfém csavarozások
Tartálylefolyók és más alkalmazási körök



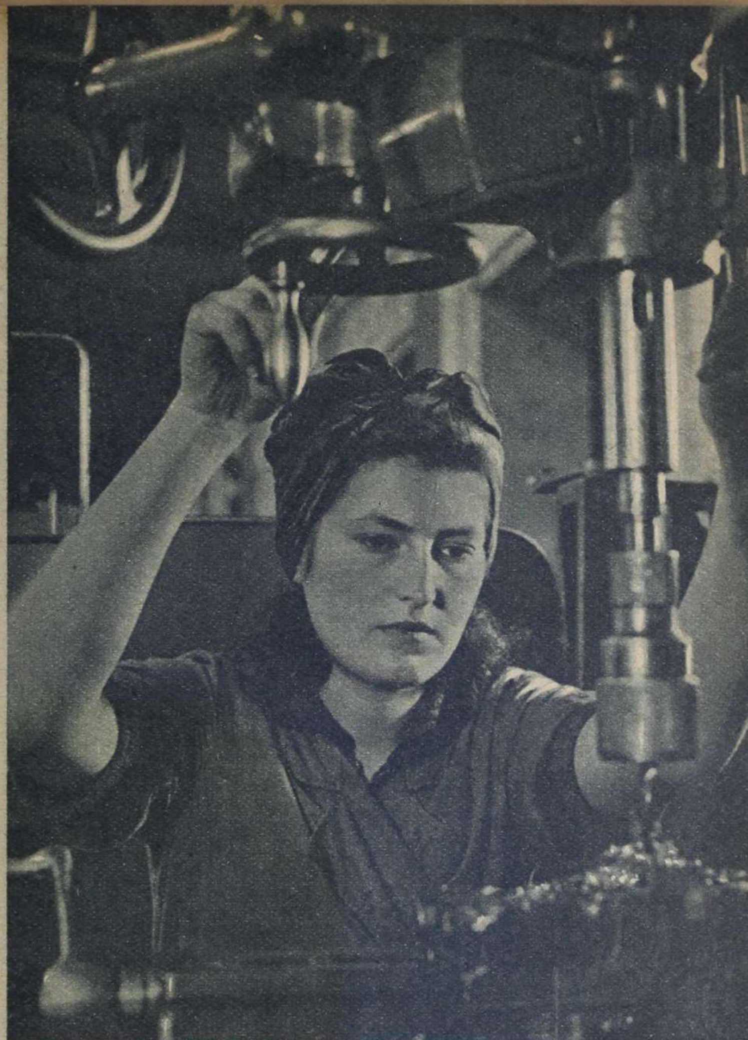
Műszaki tanácsadás
„Kolloidgrafit" osztályunknál

Képviselő: LANDA JÓZSEFNÉ
műszaki kereskedő
Budapest, V., Csáky-u. 43. Tel.: 291-390

RIEDEL—DE HAËN A.-G.
„Kolloidgrafit" osztály

Utánnyomás tilos.





Női munkaerők a repülőgépgyártásban

A Junkers-gyár műszaki rajzolónői gyakorlati kiképzésben is részesülnek



Orosz földön. Konok Tamás alezredes felvétele



Sirályok. Bajai P. felvétele



Salgó S. két felvétele



Fényképkiállításon jártunk...

A Magyar Amatőr Művészfényképezők Országos Szövetsége értékes és érdekes fényképkiállítást rendezett egyesületi helyiségeiben. Igen szép anyagot küldtek be az ország különböző részein működő művészfényképezők, hogy ekkép tegyenek tanúságot a magyar fotókultúra fejlettségéről.

Ha mint magánember, vagy mint amatőrfényképező tekintettük meg a kiállítást, csak a legnagyobb elismerés hangján nyilatkozhatunk a látottakról. Ha azonban repülőszemmel tekintjük a dolgokat, jogosnak tűnik fel a kérdés: miért volt csak ennyi. a repüléssel kapcsolatos kép?

Véleményünk szerint a repülés, századunk legnagyszerűbb találmánya a maga örökös cselekvésre-késztetésével , mindíg nyujt érdekes fénykép-témát. Nem sokat, de feltétlenül akad néhány olyan helyzet, ahol a helyes, művészi és repülőmeglátás a technikai készséggel párosulva valóban értékes és minden szempontból az esztétikai szép jelzőre igényt tartható felvételt eredményez. Természetesen ehhez az is szükséges, hogy a fényképész maga a repülés gondolatával foglalkozzék, vagy legalább is aziránt érdeklődjék és a helyzet pontos ismeretében készítse felvételét.

A repülés — s e szó értelmében nem csupán a repülőgéppel való repülést értjük, hanem a vitorlázást. a modelezést, sőt a madarak repülését — újszerű témákat, újszerű helyzeteket hoz, új szemszögből teszi próbára a fényképező művészi készségét, de technikai tudását is. Mennyi mozgás, lendület van a modeljét útjára bocsátó fiú testtartásában, mikor a kis gép megkezdi szárnyalását! Mennyi csendes szépség és nagyszerű távlatok vannak a vitorlázó repülésben; a felhőkben: mennyi erőt fejezhet ki egy motor és légcsavar. Anyagszerű felvételeket éppúgy készíthetünk a repülő tárgykörben, mint bármilyen más tárgykörben. Tehát: a repülés egy olyan újabb témalehetőséget kínál a művészi fényképezés számára, melynek kiaknázása — a kiállítás bizonyság erre — még kezdetleges fokon áll. Pedig külföldön annál többet foglalkoznak e kérdésekkel, sőt kifejezett repülő fényképkiállításokat is rendeztek — nagy erkölcsi és anyagi sikerrel. Hiszen ma már ott tartunk, hogy a repülés érdekli a közönséget is!

Nem célunk és nem is feladatunk, hogy a számos szép, értékes és alapos művészi és technikai felkészültséget eláruló képről részletes beszámolót írjunk, de itt bemutatjuk azt a néhány felvételt, amely repülőszemszögből érdeklődésre tarthat számot. Mint látjuk, egyetlen modelező kép van a kiállításon, egyetlen olyan harcjelenet, melyből az akció, a cselekvés törvénye kivilágIik és néhány nagyszerű madárkép, melyek nem csupán fényképező, de aerodinamikai szemszögből nézve is tanulságosak. A három sirály felvétele három jellegzetes repülési helyzetet örökít meg, többet mondva negyedévi megfigyelésnél...

A kiállítás magas nívóját, a rendezés kitűnőségét, a képek elhelyezésének ízléses voltát csak dícsérhetjük, de annyit kérünk a fényképezőktől: törődjenek többet a repüléssel!

ne.

ÜGETŐVERSENYEK

Belépődíjak: Páholyülés 10 P, ring jegy 7.—, az I. helyre 5.—, a II. helyre 2.— és a III helyre —.80

REPÜLŐGÉPSZERSZÁMOK

gyártási segédeszközök, műszaki cikkek:

Dr. oec. KÓS ÁRPÁD műszaki képviseletek és nagykereskedés Budapest, IX, Márton-utca 40. Tel. 149-998

Teljesítményvitorlázás: 3000 m felhő nélkül

Hazai vitorlázórepülésünk egyrészt a felszerelés és a gyakorlati repülőtudás fejlődése, másrészt és nem utolsó sorban a tudományos ismeretek szaporodása folytán örvendetes előrehaladást mutathat fel. Ennek az előrehaladásnak látható jelei és mérföldkövei a most végetérő repülési évben felállított új csúcsteljesítmények és megszerzett aranyjelvények. Ez a haladás csak úgy jöhetett létre, hogy hazánk a mai háborús helyzet ellenére is aránylagos nyugalmat élvez. Természetesen a háborús nehézségek nálunk is éreztetik hatásukat; elég itt a szállítóeszközök hiánya által okozott nehézségekre utalni. Ezek azonban vitorlázó repülésünk fejlődését nem akasztották meg, csak lassították s az elmúlt évek nevelő és szervezőmunkájának gyümölcsei lassan megérnek.

A fejlődés egyik jele a teljesítményrepülések, de különösen az aranyteljesítmény-jelvény elnyeréséhez szükséges repülések számának növekedése. A gyakorlati tapasztalatok szaporodása és a tudományos ismeretek fejlődése a repülésnél megoldandó feladatok nehézségét egyre jobban csökkenti s a multban megoldhatatlannak látszó feladatok megoldhatóságát igéri. Igy van, ez az aranyjelvény elnyeréséhez szükséges feladatokkal is; mai ismereteink fényében az ezeket még nemrég övező és nehezen elérhető távolba helyező nimbusz egyre jobban foszladozik. Nem akarom ezzel azt mondani, hogy e feladatok végrehajtása nem jelent valóban nagy repülői teljesítményt, csak azt, hogy megérett a helyzet arra, hogy ezt a teljesítményt repülőgárdánk számos tagjától elvárhassuk. Söt azt állítom, hogy az eddig mutatkozó eredmény (4 aranyteljesítmény) nem felel meg teljes mértékben annak a jogos várakozásnak, mellyel repülőgárdánk képzettsége alapján felléphetünk. Eredményeink szépek és dicséretre méltók, de vegyük figyelembe azt, hogy nemzetközi viszonylatban még így is igen hátul kullogunk, pedig a legerősebb konkurrenseket a háború teljesen megakadályozza a munkában. Annál inkább szükséges tehát, hogy teljes mértékben kihasználjuk egyrészt repülőink képzettségét, másrészt pedig az éghajlati adottságunkban rejlő lehetőségeket. Itt az aranyjelvény elnyeréséhez szükséges egyik teljesítményről, a 3000 méteres magasság elérésének hazai lehetőségeiről akarok néhány szót szólni, egy más alkalommal majd a 300 kilóméteres távrepülést fogom tárgyalni.

A két követelmény közül kétségtelenül az elsőt könnyebb teljesíteni, ezért nálunk is többen vannak, akik ezt a feladatot már (egyesek többször is) megoldották. Felsorolom itt elsőrendben azokat a repüléseket, melyeknek csúcsmagassága 3000 méter felett van:

1942 V. 17.	*Tasnádi László †*	3770 m	M 22
1942 VII. 10.	Balázs Andor	3642 m	M 22
1942. VII. 15.	Struczky István †	3333 m	Pilis
1942. VII. 23.	v. Járomy Árpád	3690 m	M 22
1942. VII. 23.	Balázs Andor	3845 m	M 22
1942. VII. 23.	Csinos József	3004 m	Pilis
1943. V. 12.	*Méray H. Róbert*	3030 m	Rhönadler
1943. VI. 24.	Grohmann István	3414 m	Rhönadler
1943. VII. 14.	*Stolte János*	4083 m	Kevély
1943. VII. 14.	*Beniczky Lajos*	3157 m	M 22
1943. VII. 28.	Bollmann Béla	4273 m	Kevély
1943. VII. 28.	Vojnich Pál	5053 m	Kevély
1943. VIII. 8.	Méray H. Róbert	3930 m	Kranich

(Aranyjelvényesek: Tasnádi, Méray, Stolte, Beniczky.)

Ezeken a repüléseken kívül még a felszállások egész sora közelítette meg többé-kevésbbé a bűvös 3000 méteres határt, mégis azt kell mondanom, hogy ez a szám a magyar vitorlázórepülés fejlettségéhez és hazai lehetőségeinkhez képest kevés! Nem áll például arányban a háború előtt Németországban elért eredményekkel, pedig a mi légköri viszonyaink jóval kedvezőbbek ebből a szempontból, mint a németeknél. Mi okozza ugyanis az egyetlen nehézséget ebben az irányban? Jól tudjuk, hogy a vakrepülés, a felhőben való repülés szükségessége. Ennek a nehézségnek két tényezője van: egyrészt az emberek, másrészt a gépek alkalmasságának hiánya. Az emberek nem tudnak és nem mernek felhőben repülni, de ezt részben azért nem tehetik, mert a rendelkezésre álló gépek műrepülésre nem alkalmasak, illetve a szabályok azt nem engedélyezik. Műszaki vonatkozású dolgokkal itt nem akarok foglalkozni; mindenesetre megállapíthatom, hogy ha sok aranyjelvényes repülőt akarunk látni, akkor a vakrepülésnek „Link trainer" utján való elsajátításán kívül igazi „felhőrepülő" gépet kell repülőink kezébe adnunk.

A felhőrepülésnek azonban megfelelő gép és jól kiképzett pilóta esetén is maradnak nehézségei: ilyen pl. a jegesedés, amely magassági rekordrepülés közben feltétlenül fellép. Ha azonban csak háromezer méter elérésére törekszünk, akkor a jegesedéssel, legalább is a nyári hónapokban alig kell számolnunk. Ez olyan körülmény, amely feltétlenül előnyös számunkra Németországgal szemben.

De ebben az irányban még tovább is mehetünk. Nálunk általában kevesebbet kell felhőben repülni, hogy a 3000 métert elérhessük, mert éppen levegőnk szárazságánál fogva magasabb nálunk a felhőalap, akkor is, ha a felhő egyáltalán keletkezik. Igen sok azonban az olyan alkalom nálunk, amikor egész napon át nincs tenyérnyi felhő sem, a légkört mégis keresztül-kasul járják a száraz termik emelkedő áramcsövei. A gomolykeletkezés akadálya ilyenkor az, hogy az emelkedő áramlás nem hatol olyan magasra, hogy a levegő szárazságánál fogva igen nagy magasságban lévő kicsapódási szintet az áramcsövek elérnék. Eddigi tapasztalataink azt mutatják, hogy nálunk elég gyakran vannak olyan nyári napok, amikor a kicsapódási szint a 3000 métert megközelíti, vagy meg is haladja. Ilyenkor a napsütés éppen a lehető legerősebb, mert a felhők a besugárzást nem akadályozzák, tehát a termik igen erősen és nagy szabályossággal fejlődik.

Régóta hangoztattam már vitorlázóink előtt, hogy nálunk nyáron meg van a lehetősége annak, hogy a 3000 métert felhőrepülés nélkül elérjük, csak ki kell választanunk hozzá az alkalmas napokat. Sajnos a gyakorlati igazolás a mi viszonyaink között nehéz, mert éppen azok az „alkalmas napok", amikor a repülés pihenőnapokat tart, amikor t. i. rekkenő meleg van idelenn, az ég felhőtlensége pedig semmi jóval nem biztat. Mégis van már néhány „bizonyítékom", néhány repülés, melyek „véletlenül" mégis megtörténtek a „rossz kilátások" ellenére is. Ilyen pl. a fenti jegyzékben szereplő Csinos-féle felszállás, amely a Hortobágy felett folyt le. Szó sincs azonban arról, hogy a Hortobágyra kell mennünk, ha ilyet akarunk elfogni, van az az Alföldön másutt is mindenütt. Még több példa hozható fel azok közül a repülések közül, amelyek nem érték ugyan el a 3000-t, de annál tanulságosabbak. Felemlítem pl. Donászi Tibor aug. 21-i távrepülését, amely éppen ilyen „alkalmas" időjárási helyzetben történt, amikor csaknem teljes repülési szünet volt az összes egyesületeknél. (Az is kedvezőtlen körülmény pl., hogy az ilyen helyzetek éppen augusztusban gyakoriak, amikor a repülők már „belefáradtak" a repülésbe s a felszerelés is fogytán van.) Donászinak ez volt az első teljesítménytávja, mégis játszva ért el 2600 méteres magasságot és csak azért nem ment magasabbra, mert nem helyezett súlyt rá.

Donászi repülésénél figyelemreméltó még, hogy egy másik körülmény folytán aránylag kicsiny (2000 m körüli) a beszámítható magassága, mert repülőgépvontatásban nagy magasságból indult. Természetes, hogy ha száraz termikben magassági eredményt akarunk elérni, akkor igen alacsonyról kell indulnunk, hogy tengerszint feletti csúcsmagasságunkból mennél kevesebb kerüljön levonásba. (Ez akkor is fontos, ha felhővel akarunk magasságot repülni!) Ilyenkor azonban éppen meg van erre a mód, mert a felhőtlen égbolt alatt zavartalanul és egyenletesen kifejlődő napsugarazás igen egyenletes elosztású és alacsonyan induló termikkeményfejlődést eredményez. Megvan tehát a lehetősége annak, hogy ilyenkor céltudatosan igen alacsonyan kapcsoljunk, vagy a kikapcsolás után repülőterünk jól kikisérletezett „termikbányái" felett igen mélyre lejöjjünk, mert ugyis fel tudunk kapaszkodni. Érdemes ilyenkor a leszállást is kockáztatni, ha van még idő ujabb indulásra, sőt esetleg többször is kell próbálkozni. Jó példa erre Urbán István augusztus 4-i felszállása, aki a ferihegyi repülőtérről repülőgépvontatásban indult. Kikapcsolás után 57 méteres magasságig jött le a talaj fölé és onnan indulva, felhőrepülés nélkül 3147 méteres tengerszint feletti (mélypontja felett 2945 méterre) magasságba emelkedett, (a ferihegyi repülőtér talajának tengerszint feletti magassága 145 méter) tehát a 3000 métert hajszál híján megrepülte.

A példákat még szaporíthanám. Sajnos az ilyen alkalmak legnagyobb része kihasználatlanul marad, de még az olyanok többsége is, amikor egészen rövid, pár száz méteres felhőrepüléssel játszva lehetne 3000-t „csinálni". Reméljük, hogy a jövőben mennél kevesebb ilyen alkalmat fogunk kihagyni s a 3000-t megjárt repülők hosszú sora fog a nagy távrepülési alkalomra lesni.

Tóth Géza

LEDIPÁLT qgo-k

Köd... qgo, köd... qgo, köd... qgo — olvasom a reggeli első, egész országra szóló időjelentést.

— Ma nem igen fogunk repülni — állapítom meg magamban.

Összegöngyölítem az időlapot és elhagyom a „békák" irodáját. Útnak indulok a hangár felé, de mivel még csak félnyolc az idő, nem sietek, mert a századkihallgatás és eligazítás nyolc órakor lesz. Van tehát egy üres félórám és mivel egy repülőtéren (különösen a miénken) mindig bőven akad látnivaló, nézem, hogy pillanatnyilag mi tudná lekötni a figyelmemet. Nem kell messzire mennem, már a hangár elején érdekes kép fogad.

Fantasztikus a látvány, ezelőtt sohasem láttam itt ehhez hasonlót. Fantáziám az őskorba repít vissza. Olybá tűnik szememben a kép, mintha egy partravetődött hatkarú, óriás polypszörny, egy hatalmas, mesebeli, háromfejű griffmadár vérét szívná.

Pedig ellenkezőleg, a „polypszörny" életet ad; forró levegő áramlik a vastag, hajlékony fémkarokon át az egyik hárommotoros szállítógép motorházaiba. Előmelegítik az indításhoz túlhideg motorokat.

A „szörny" tehát nem egyéb, mint a nemrég beszerzett „Lazin-rendszerű nehézolaj-fűtőrobot", amelyet most látok először üzemközben. Kihasználom az alkalmat és a melegítést végző szerelőktől kérdezek egy-két dolgot a Robot működési elvére és fogyasztására vonatkozólag. Kíváncsiságom kielégítése után folytatom utamat.

Sorakozó előtt még egy érdekes jelenetnek vagyok szemtanúja. Egy kétmotoros gyakorlógép helyi repülésre indulna, azonban a felszállómezőhöz való kigurulása közben az egyik fordulónál megcsúszik és a ballégcsavar hóbuckába ütődik. Faforgácsok röpdösnek szanaszét, a légcsavar a gyors forgás miatt darabokra törik, még a puha hó érintésétől is. A gép pilótája azonnal leveszi a gázt és kikapcsol. A gép légcsavarcserére szorul.

— Sorakozó! — hallom a szolgálatvezetőnk érces hangját.

Elszaladt az idő, mindjárt 8 az óra.

Kiigazodik a század s valamivel utána megérkezik parancsnokunk. Megtartja a kihallgatást, majd átnyujtom neki az időlapot.

— Qgo az egész vonalon.

Homloka ráncba szalad.

— Kérem majd a 8 órai időjelentést B... F... és V... vonaláról. Legkésőbb 9.30-kor egy igen fontos útra kell indulnunk. Te jössz velem! — mondja megszokott határozott hangján.

A hangár órája 8 óra 10 percet mutat, tehát máris mehetek az új időjelentésért. Azonban mielőtt még elindulnék érte, telefonon kérem az időlap kiállítását, hogy mire felérek az időjelzők irodájába, az már aláírásra készen várjon.

Javult az idő. A köd lassan felszáll, már csak V... jelez qgo-t.

Parancsnokunk úgy határoz, hogy nem várunk tovább.

— Mondd a szerelőknek, hogy motorpróbázzanak! Ha kész a gép, jelentsétek!

*

A szerelők elszedik a gép motorházai alól a Katalytkályhákat és felrakják a motorburkolatokat. Azután kitolják a nagy fémmadarat a szabadba, bemelegítik és lemotorpróbázzák.

Kilenc órakor már útban vagyunk B... felé és 9.15-kor ropog a b...-i frissen hullott hó a lépteink alatt.

Itt nem időzünk sokat, parancsnokunk gyorsan és eredményesen végzi feladatát. Irány F... Alig emelkedünk el B...-ről, máris nyomni kell gépünket, hogy leszállhassunk a szomszédnyira eső F...-en.

A hangárok előtt méteres a hó, térdig süppedünk benne, amint gépünktől az épületek felé igyekezünk. Pilótánk szokása szerint azonnal eltűnik a parancsnoki épület felé, a szerelő és én pedig a hangárban maradunk.

Lassan múlik az idő. A hosszú várakozás közben egyszer be kell ugratni a motorokat és rövid ideig járatni, nehogy túlságosan lehűljenek és ne tudjunk majd megindulni velük. Azután ismét betakarjuk a takaróikkal és nyugodtan várunk tovább. Hát éppen nem egészen nyugodtan, mert hideg a hangár, lábunk a gumicsizmában is fázik, topogunk, ugrálunk, de nem sokat ér. Kimegyünk a szabadba, lapátot ragadunk és hogy kissé felmelegedjünk, nekilátunk a hóhányásnak. Az idő is jobban telik így, észre sem vesszük, ránkköszönt a dél. Tizenkét órakor nagy pelyhekben havazni kezd, de hamar eláll és utána a látás erősen megjavul. Itt már nem párás túlságosan a levegő, de V... továbbra is qgo-t jelent.

Pilótánkat hiába várjuk s mivel már teljesen átfáztam a jégverem hidegségű hangárban, ahova visszamenekültünk a feltámadt szélfúvás elől, a rádiószobában keresek menedéket. A még hátralévő várakozási idő nagy részét a jól fűtött kis helyiségben töltöm el. Itt gyorsabban telnek a percek, mert kellemes időtöltés a régi, tanfolyami bajtársakkal való beszélgetés. Felevenítjük kedves emlékeinket, kalandjainkat és csak parancsnokom megjelenése szakít véget a vidám tereferének.

Még egy utolsó időjelentést kérünk indulásunk előtt.

— Qgo!

— Mutassátok! — veszi át az időlapot a százados úr.

— Látás 800 méter, felhőalap 75 méter — olvassa hangosan. — De hiszen ez nem qgo! A „békák" különben is mindig rosszabb időt adnak, mint amilyen a valóságban van. Megyünk.

V... légvonalban mindössze 40 km-re van F...-től, nem sok időm lesz felkészülni a „ZZ"-re. Fontos tehát, hogy az összeköttetés a felszállás után azonnal létrejöjjön.

— Pajtás, légy szíves szólj át V...-nek, hogy figyeljenek! — kérem meg a szolgálatban lévő távirászt, azután elköszönök a bajtársaktól és megindulok a százados úr nyomában.

— A fontos az, hogy a felszállás után azonnal kapjak légnyomást!

— Meglesz, százados úr.

— Figyelj, mert nem „ZZ"-vel szállunk le.

Kérdőleg nézek rá. Tudtommal „Bake" berendezése sem V...-nek, sem gépünknek nincs, a „Fischer"-féle leszállásban pedig még nincs elég gyakorlottságunk ahhoz, hogy qgo-t győzzünk le vele.

— Mennyi V... QMS-se? — kérdezi pilótám.

— 113—293.

— Akkor délnek vesszük az irányt, egészen addig, míg csak 290-es QDM-et nem kapunk. Akkor ráfordulok a vonalra, lemegyünk 30—40 méterre és simán besurranunk a térre. Csak a Qfe-et, azt kérem azonnal.

A szőrmebéléses, vastag bőrruha rámmelegedett a rádiószobában, jó lesz alaposan bezárni a nyakat. Gyapjúsálamat szorosra húzom, a bélés szőrméjét összezárom, remélem nem fogok megfázni; nem vagyok érzékeny, könynyen fázós természet, de jobb óvatosnak lenni.

Télen legsimábbak a leszállások és a gurulások. Télen, mikor hó borítja a repülőteret és a zöldszín mélyen megbúvik a fehér alatt. Milyen vakító ilyenkor repülni! Fehér a táj, a szem belefárad a nézésébe.

Okos dolog volt előzőleg felzörgettetni a v...-i harkályokat, az összeköttetés gyorsan, akadály nélkül létre jön. V... tiltakozik az odarepülés ellen, qgo voltát hangoztatja, meg kell magyaráznom, hogy a saját felelősségünkre megyünk és szállunk le. A hosszadalmas kimagyarázkodás után azonnal kérem a légnyomást, de türelmes várakozásra szólítanak fel. Azután kétízben is megsürgetem a qfe-t, de hiába, a távirász mindig a „Várni" jelet játssza. Igy már az ötödik mérést nyujtom előre, holott a légnyomás pillanatnyilag sokkal fontosabb lenne. Már rajta vagyunk V... berepülési vonalán és a rossz látás miatt csupán méterekre vagyunk a földtől. Pilótám azt hiszi, megbolondultam, hogy a millibar helyett mindig QDM-et adok neki s nem is titkolja ezt a hiedelmet.

— De ha nincs! Mit tegyek, ha nem adnak?! Ugy látszik, nem tudják a millimétert átszámítani millibarra azok a megzavarodott „békák!" — kiabálom a fülébe.

Kezd elfogyni a türelmem, de a százados úrnak még jobban.

— Nézz ide... nézz ide! — ütögeti ujjával a magasságmérőt.

A műszer mutatója a nulla előtt áll egy beosztással. — Nagyon jó eset — gondolom magamban. — A műszer szerint tehát mi most tulajdonképpen tíz méter mélyen a föld színe alatt, vakond módra törünk a cél felé. Nagyon érdekes!

Hangosan nem szólok semmit, hanem inkább megsürgetem V...t a légnyomásért.

A levegő páratartalma egyre sűrűsödik, a látás fokozatosan rosszabbodik, minél közelebb érünk célunkhoz. A vízszintes látás valóban nem több 800 méternél, de a felhőalap sem haladja túl sokkal a 75 métert. Nem valami megnyugtató érzés így repülni még akkor sem, ha az ember tökéletes biztonsággal tudja is, hogy a térkép szerint magas pont nincs az útvonalban, — ha a magasságmérő a nulla alatt áll.

Célunkhoz való megérkezésünk előtt pár perccel végre nagynehezen megkapom a légnyomás ötszámjegyü adatát. Pilótánk beállítja a magasságmérőt, mely most 35 métert mutat. Szürke erdő szakítja meg a fehér tájat s nem sokkal később megérkezünk V...-be. A piros leszállójel a kis iránymérőház mellett van lefektetve, távolabb tőle apró piros zászlók mutatják a leszállásra és a gurulásra alkalmas helyet.

Puhán, zökkenő nélkül ereszkedünk le a hóra és a piros zászlócskáktól vezetve, begurulunk a hangár elé.

Mit nekünk a qgo, ha egyszer mennünk kell!

V..., csak pár percig lát vendégül bennünket. Pilótánk hamar visszatér a parancsnokságról. — Indulás haza! Régen itt az ebéd ideje, éhesek vagyunk s nem számít, hogy otthon még rosszabb idő vár bennünket, mint itt van. Ezt pilótámtól tudom, ki így szólt, mikor beült:

— Olajozd meg a billentyűdet! Otthon is qgo!

— Nem is érezném jól magam, ha naponta legalább két ködleszállást nem vezethetnénk le — gondolom befelé mosolyogva.

— „ZZ"-zünk? — kérdezem hangosan.

— Igen.

A budapesti távirász, kivel a felszállás után dolgozom, vagy azt hiszi, hogy nem tudok venni, vagy azt, hogy megbolondultam. Már harmadízben adja, hogy HAM QGO és azt várja, hogy visszafordulunk V... felé, nem pedig azt, hogy én mindig egy r-rel (rendben) nyugtázom a közleményét.

— Saját felelősségünkre szállunk le — hozom tudtára, hogy megnyugodjék.

V...-t elhagyva a látás kissé javul, előbb 100, majd 200 méterre emelkedünk. Tíz percig a QDM vonalon repülünk, utána így szól a százados úr:

— Egyelőre nem kell több mérés. Kimegyek R... fölé, ott 360 fokra állok. Ettől kezdve kérd a méréseket és, ha a QDM 90 lesz, szólj!

Vasútvonal vezetése mellett tartunk R... irányába. A repülés most kivételesen nem érdekes és nem izgalmas. Látnivaló nem sok akad a szürke, havas földön. Unalmas percek mulnak, de a ködleszállásra gondolok, melyet qgo mellett kell majd végeznünk s ez kissé lázba hozza véremet.

R... felett kört írunk és ráállunk a 360 fokos irányra. Kérem a méréseket: 63, 69, 73, 77, 86, — az utolsót előre adom, fordulunk s a következő mérés 91 fok.

Öt perc mulva a reptér felett leszünk. A „ZZ" hullámra már régen áthangoltam, felkészültem a ködleszállásra s most még egy-két mérés, azután jön majd a motor-motor Nyugat, utána a Platz, kirepülünk, visszarepülünk és leszállunk, ha az iránymérőtől „ZZ"-t kapunk. Azonban lehet, hogy rossz irány vagy magasság esetén meg kell ismételnünk a leszállást.

HAM 13.20 QGO fin QBI+ (13.20-tól a leszállási tilalom feloldva, ködleszállási utasítások lépnek életbe) — küld váratlan rádiógrammot, az iránymérő.

Határozottan becsapva érzem magam, s pilótám arcán is a csalódottság kirajzolódását látom, amint az általam előreadott papírlapot nézi.

Örülnünk kellene a hirtelen változásnak, de mi nem tudunk. Már nagyon beleéltük magunkat a ránk váró nehézségekkel való küzdelembe s im harc nélkül érjük el célunkat. Köd Őfelsége megfutott előlünk.

Azért továbbra is feszülten figyelek, várom a MM W-et, mert végeredményben mégis csak „ZZ"-vel kell leszállnunk, csak a veszély csökkent, a kockázat lett kisebb.

Halkul a motorzaj, — mi történt? Pilótánk levette a gázt.

— Leszállunk — szól hátra.

Előre tekintek.

Már alig ködös a táj, csupán a páratartalma nagy a repülőtér légterének. A hangárok és minden épület, valamint a piros leszállójel tisztán látszik.

Sebességünk leesik, alig van időm elbúcsúzni az iránymérőtől.

QGX fin = QAL QFO = JN CL +

(Jó látás miatt közvetlenül le tudunk szállni = Jó napot!, kikapcsolok.)

Urbán Gábor



A repülés korszerű fejlődésének alapja a biztonság!

A Siemens-konszern sok évtizedes tapasztalatainak alapján készülnek:

Ellenőrző- és mérőműszerek, világítási berendezések, reflektorok, villamos szerelési anyagok, fedélzeti távbeszélő készülékek és hálózatok, navigációs készülékek, önműködő kormánykészülékek

Felvilágosítással szolgál:

MAGYAR SIEMENS MŰVEK

VILLAMOSSÁGI RT.

Gyengeáramú Osztálya

BUDAPEST, VI. KERÜLET, TERÉZ-KÖRÚT 36. TELEFON: 120-739

REPÜLÉS AZ ISKOLÁBAN

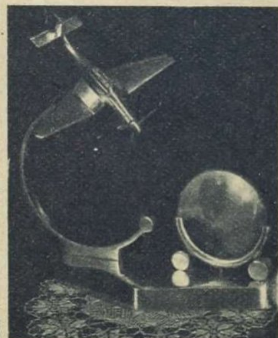
Régi esztendők távlatában, amikor a magyar repülősajtó még csak zsenge hajtás volt és szinte össze tudtuk számlálni ujjainkon azt a néhány megrendíthetetlen hitű embert, aki bízott a magyar repülés megteremtésében és fejlesztésében, sokszor írtunk erőshangú követeléseket cikkeinkben a modelezés és a kötelező repülésoktatás bevezetése érdekében. Pedig talán kissé korainak tetszett a dolog, öreg Brandenburgiak, esetleg Hungáriák hitték önmagukat korszerű vadászgépnek és a levegő országútján még csak öreg Fokkerek jártak... A repülés akkor még kissé merész vállalkozás is volt, hiszen egy bécs—budapesti repülés nagy ugrásnak tetszett...

Azóta viszont mindenki tudomásul vette már, hogy a repülés olyan tényezővé fejlődött, amely megváltoztatja a világ képét. Nemzetekre, földrészekre, békére és háborúra, közgazdaságra és hadászatra, diplomáciára és kulturális kapcsolatokra egyaránt más és sokkal nagyobb, szélesebb, átalakítóbb hatása van, mint a technika és a haladás bármely vívmányának volt, ideszámítva a gőzhajót, vasutat, autót, rádiót, egészségvédelmet. Kiderült, hogy a repülés képes új emberfajtát teremteni: a szerény de határozott, művelt és messzenéző, élet és halál összefüggéséről békében és háborúban egyaránt hősi módon gondolkodó igazi férfi típusát, aki mindennapos látogatója a természet eddig csak megcsodált világának és titokzatosságának. Uj dimenziókban él és gondolkodik ez az új embertípus, amelynek kialakulásáról már tíz évvel ezelőtt többet kellett volna feltárni az elemi iskolai tankönyvekben, néhány igen szerény illusztrációnál, a középiskolákban pedig néhány szürke és korátmulta sornál.

Ma, amikor a repülés egyre jobban eldöntheti nemzetek és világrészek sorsát és összefüggését, természetes fejlődési folyamat, hogy egyre inkább vonzza a generációk érdeklőlését. Anyagi és szellemi téren nincs fejlődés, amely néhány esztendő alatt ilyen ugrásszerű lett volna, megismerése és széleskörüsítése viszont teljesen elmaradt. Azzal, hogy a modelezésben egyre több diák vehet részt nálunk a megszervezés alatt álló oktatásban, még nem indultunk el a repülés megismerésének sürgető útján, fiatalságunk és az egész közvélemény olthatatlan kiváncsiságát és érdeklődését korántsem elégítettük ki. Példa lehet rá, hogy a repülőképzésre jelentkezők nagy tömegei még mindíg főleg a centrumokból adódnak, ipari városokból, s vannak az ország területének egészen fehér nagy foltjai, ahonnan nem jön be a repülésbe a higgadtságban, hősiességben, az igazi férfiúi erényekben gazdag népi anyag. Az, amely évszázadokon keresztül adott a magyarságnak milliónyi és milliónyi helytállót. A föld higgadt magyarjaihoz nem ért még el a repülésoktatáson keresztül a repülés vágyának felkeltése és kielégítése.

Mindezt a kötelező oktatás érheti egyedül el. Mélységesen és szomorúan tévednek azok, akik a repülésben csak sportot látnak, csak veszedelmet, csak újdonságot, vagy legföljebb közlekedési változatot. A repülés az egész emberiséget emeli fel a Földakvárium mélyéről, szárnyaló magasságokba, felfogásban éppúgy, mint sebességben, gondolkodásban éppúgy, mint távolságok áthidalásában; minden földi megkötöttség és nyüg felszabadításában. A repülés itt, a szemünk előtt formálja vérben és vasban napjainkban a borzalmakban vajúdó világot, népek, nemzetek, földrészek elkövetkezendő életét. A repülés egyben szimbólum is, meghozza a szenvedések és áldozatok vízözönje után a béke és a megnyugvás jelképét, az olajágat.

A repülés ember- és életformáló belső erejét is tanítani kell, nemcsak aerodinamikáját és technikáját. A repülés nem műszaki vonatkozású csoda ma már, jóval több ennél: a vajúdás és a tisztulás siettetője. Nekünk pedig mindezenfelül honvédelem, földrajzi helyzetünkben létünk egyik leghatásosabb megvédője, hirdetője és ereje. A repülés életszükséglet ma már és végre vigyük be szervezetten az iskolákba, míg el nem késünk vele. Ha későn tesszük, lemaradunk, a lemaradottak pedig mindíg hátul kullognak. Még a népek és nemzetek országútján is.


Ajándékozzon
REPÜLŐGÉPMODELLT!
Izléses kivitelű, fém harci-gépmodell fényképtartóval
Ára 48.— pengő
Beszerezhető:
KIADÓHIVATALUNKBAN
VII., Király-utca 93, II emelet

ASBOTH OSZKÁR:
A REPÜLŐGÉP
BORNEMISZA GÉZA iparügyi miniszter előszavával.
Világosan, tömören és gyakorlati szemszögből megírt átfogó munka mindenki részére, kit a repülés érdekel.
Sok eddig ismeretlen magyar vonatkozás!
A »Korszerű Könyvtár« VII., Erzsébet-körút 39. kiadása.
Ára: 2.— pengő.
Minden könyvkereskedésben kapható!


Egyenruhát, polgári öltönyt
készít
Nagy Kálmán
IV. Kossuth Lajos-u. 6
(Saját ház) Tel.: 183-659
Alapíttatott: 1895

Pilótatőrök és övek
elsőrendű kivitelben
a készítőnél
MÉSZÁROS LAJOS
Budapest. VIII., Mária-utca 15
Telefon: 349-859
TŐRBROSSOK

FIÚK
KARÁCSONYRA KÉRJETEK
REPÜLŐ MODELL
ÉPITŐ SZEKRÉNYT.
Egy repülőmodell tervrajza, műszaki leírása, teljes anyaga díszes dobozban P 7·50
Megrendelhető:
REPÜLŐMODELEZŐ
ÉS AVIATIKAI SZÖVETKEZET
Budapest, VI. Teréz körút 10.

DFS. 230. gépek vontatásban

SZÁLLITÓ SIKLÓGÉPEK

A német légügyminisztérium október hó folyamán megengedte a két legfontosabb német szállító siklógép-típus ismertetését és fényképének közlését. Hivatalos adatokat ezúttal sem tartalmaznak a közlemények, de érdekes felvételekkel adnak ízelítőt a vitorlázógép új alkalmazási körének lehetőségeiről.

Lapunk olvasói előtt többízben ismertettük a világ legnevezetesebb szállító siklógépeit, ezek között is természetesen első helyen az úttörő német Lastensegler-eket. Ez a hivatalos német elnevezés, mely legfeljebb annyiban mond kissé többet a való helyzetnél, hogy a gépek csak sikló- és nem vitorlázógépek. Ezzel szemben a LS-nek rövidített Lastensegler szó hasonlíthatatlanul rövidebb és kevesebbet eláruló, mint a Lastengleitflugzeug elnevezés, tehát célszerűség és katonai szempontok diktálták a másik név rendszeresítését.

Az egyik gép a DFS 230. A. 1. A Deutsche Forschungsanstalt für Segelflug darmstadti főintézetének munkásságát a magyar vitorlázórepülők előtt sem kell külön ismertetni. Ez az intézet fejlesztette ki a korszerű gépek üzemét biztosító legtöbb berendezést, végzett repülőorvosi kísérleteket, repülő kísérleteket, még a legvakmerőbb tárgykörökben is, itt dolgozik Jacobs és Lippisch, a két kiváló repülőmérnök, innen származik a Meise vitorlázógép is. A DFS 230 is valószínűleg az intézet egyik mérnökének agyában született meg elsőízben s az ötletet gyorsan követte a megvalósulás: amennyire külföldi megfigyelők jelentései hitelt érdemelnek, már 1937-ben javában folytak a kísérletek a DFS. kereteinél s nemsokára a Gotha-gyár is megkezdte gépének sorozatgyártását.

Műszaki jellegű részletek taglalása nélkül megmondhatjuk, hogy a szállító siklógép olcsó, gyors és megbízható szállítási eszköz, mely lehetővé teszi a vontatógép motorerejének sokszorosan jobb kihasználását, vezetéséhez nem vesz igénybe hosszú és költséges harciképzésen átesett motoros gépvezetőt s harcászati alkalmazásában azzal az adott előnnyel dolgozik, hogy leszálló helyként korlátolt méretű kis területeket is felhasználhat, tehát az ejtőernyősöket valóban nyomon követheti. Kétségtelen, hogy a szállító siklógép kis repülési sebességnél (90—180 km/óra) fogva érzékeny az ellenség vadászainak és a földi elhárításnak tüzére. Ez azonban az ejtőernyős fegyvernemre is éppúgy jellemző, mert sikerre csakis ott számíthat, ahol már előzőleg a helyi légi fölényt kivívták, vagy ahol teljesen kihasználhatja a meglepetés eszközét.

A DFS. 230. a kisebb gép, 8—10 embert vagy ennek megfelelően mintegy 800 kg hadianyagot szállíthat, vezetője legalább B-vizsgás vitorlázópilóta, aki a vontatásos repülésben külön kiképzést kapott.

A Gotha Go. 242. gépre vonatkozólag sem mondhatunk sok újat, hiszen itt is a műszaki részletek mondanának többet és műszakilag kiértékelhetőt. Ez a nagyobb, mintegy 20—24 személyes siklógép teherszállításra még inkább alkalmas, mint kisebb testvére és két és fél tonna súlyig bármit elvisz, lehet az megrakott tehergépkocsi, páncélgépkocsi, tartalékrepülőmotor, vagy rádióállomás. Különlegesen kiképzett törzse lehetővé teszi a könnyű rakodást.

A két német gép harci sikerét sok-sok hadjáratban, merész vállalkozásban igazolta s ezzel azt is bebizonyította, hogy a sokak által csupán eszköznek, előképzésnek tekintett vitorlázórepülés önálló harceszközként, különleges harcfeladatok megoldásában is jól megállhatja a helyét, tehát a vitorlázó kiképzésre nem csupán a motoros repülés óvódájaként, hanem a jelen katonai és a jövő polgári szállítórepülésének megszervezésében is egyaránt égető szükség van. De igazolja ezt a rendkívüli igyekezet, amellyel az angolszász államok igyekeztek utánozni a német szerkezeteket s — ugyan a maguk sajátos szempontjai szerint módosítva és elgondolásaiknak megfelelően változtatva — lemásolták a német gépeket. A közeljövő talán megengedi, hogy kritikai szemmel, statisztikai alapon, adatok egybevetésével vizsgálhassuk és bőségesen illusztrálhassuk a szállító siklógépek fejlődését és fajtáit a hadviselő államokban, hogy mindebből a magunk számára, a háború utáni magyar légiforgalom nagy kérdéseit szem előtt tartva levonhassuk a következményeket. n



Go. 242. a levegőben

...dról a szállító siklógépeket nagy szárnyszélességükről lehet felismerni, törzsük aránylag rövid, zajtalanul repülnek. A siklógép nagy szárnyszélessége szembetűnő, ha szállító motorosgéphez hasonlítjuk

Szállító siklógépek: újszerű feg...

(Az Illustrated...



...elszáll a légi vonat. A vontatógép teljes gázt ad s mielőtt még elhagyná a földet, a vontatmány többi tagja már a levegőben van



Emelkedés: a vontató széles körökben emelkedik, a siklógépek ... oszlopban követik



...apcsolva a siklógépek a kijelölt leszállóhely felé tartanak.
... méteren lekapcsolva a gépek még mintegy 83 percig maradnak a levegőben

a zuhanóféklap növeli a merülő sebességet és leszálláshoz a siklószámot lerontja, tehát a kis helyen való leszállást könnyíti

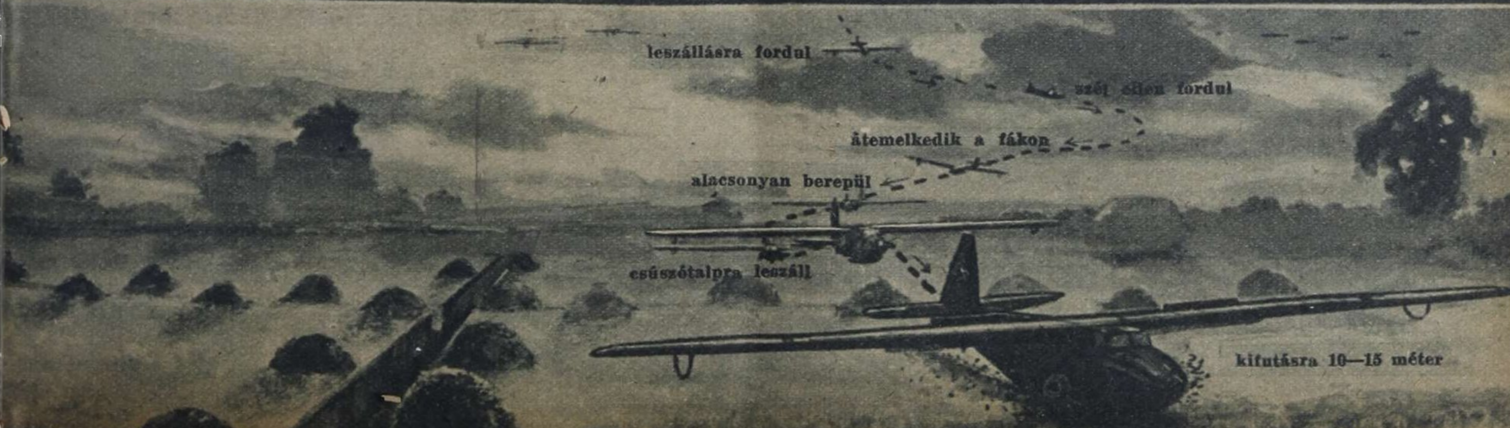
…lkormány
…ági kormány
farokcsúszó
faépítésű héjtörzs
oxigénpalack
oxigénpalack
szárnyfék
zuhanóféklap
csűrő
fülke: hat katona és teljes felszerelés
szárny
szárnyvégcsúsz…
szárnyfék
zuhanóféklap
teherrakodó
második pilóta
első pilóta
műszerfal
kötélkapcsoló
fényszóró
vontatókötélcsatlakozás
ajtó
felemelt kerék
csúszótalp
rugózó lökhárító
A kerekek felszálláshoz; leszálláshoz biztosabb a csúszótalp
csúszótalp
FELÜLNÉZET
OLDALNÉZET

…új alkalmazási lehetőségekkel

…yomán)


Vontatmányban: a siklógépeknek ügyelni kell a helyes repülőhelyzetre: minden következő gép valamivel magasabban van az előzőnél


Lekapcsolás: adott magasságban és adott hely felett a vontatógép jelére a siklógépek az utolsóval kezdve egymásután lekapcsolnak





A világrekorder a Meise előtt növendékeivel

ÚJ VITORLÁZÓ VILÁGREKORD

Ernst Jachtmann az NSFK főrohamvezetője, szeptember 22—23-án új vitorlázó időtartamvilágrekordot állított fel. A rekordrepülést a Keleti-tenger partján, Brüsterort helység mellett végezte, Weihe-típusú teljesítménygépével, 55 óra 53 percig volt a levegőben és ezzel több órával felülmúlta az eddigi vitorlázó időtartamvilágcsúcsot.

Jachtmann az egyik legkiválóbb német vitorlázórepülő. Nevét már sokszor hallottuk, többek között ő volt az, aki legelőször kezdett foglalkozni az amfibia-vitorlázógépek építésével. Munkáját annakidején szép siker koronázta. Repülőcsónak rendszerű teljesítményvitorlázógépekkel motorcsónak vontatás segítségével vízről szállt fel és ez az újszerű startmegoldás sok előnyt látott. Rendszerét bevezették a német repülőoktatásban is és többek között a Lufthansa pilótáinak oktatásánál használták kiváló eredménnyel. Mostani repülését gondos előkészítés után hajtotta végre és már induláskor a világrekord megdöntését tervezte. A repülést kivételes engedéllyel hajthatta csak végre, mivel jelenleg a háborús okok miatt tilos Németországban teljesítményrepülésre indulni. Jachtmann három nap és két éjjel volt levegőben, mely teljesítmény kiváló repülőtudásról és egészen átlagonfelüli testi képességekről tanuskodik. A leszállás után tett nyilatkozatában mondta Jachtmann: »Ezt a repülést nem sportőrületből végeztem, hanem azért, mert meg akartam mutatni, hogy a háború nehéz küzdelmei közepette is képesek vagyunk kiváló teljesítmények végrehajtására.« Majd így folytatta: »Rekordrepülésem ne csak a vitorlázórepülőknek adjon ösztönzést teljesítményeik fokozására, hanem mindenkinek adjon példát arra, hogyan lehet akaraterővel minden akadályt legyőzve, a legnagyobb célt is elérni.« Aki ott volt a repülésnél, annak egyszerűnek és szerénynek látszanak ezek a szavak, erről az emberfölötti teljesítményről. Nappal köddel, éjjel a sötétséggel kellett megküzdenie és alacsony repülés közben minden percben ki volt téve annak a veszélynek, hogy a meredek, magas partnak ütközik a gép. De Jachtmannt nem olyan fából faragták, hogy ne végezze el, amit maga elé tűzött. A rekordrepülés sikerült és az eddig fennállt világrekordot több mint tíz órával multa felül.



Jachtmann amfibia-vitorlázója vizen

A Jachtmann-amfibia szárazon



Bajok az USA-iparban

Az amerikai repülőipar botrányává nőtt az a vizsgálat, amelyet a parlament Truman-bizottsága a Wright Aeronautical Corp. ellen megindított. A vizsgálat eredménye szerint a gyár hibás motorokat szállított, amelyek 25 százaléka három órás járatás után már rendellenességeket mutatott, s e rendellenességek igen gyakran törésekre vezettek. A bejáratásról felvett jegyzőkönyveket meghamisították, sőt az előírt ellenőrző vizsgálatok egy részét teljesen el is hagyták.

Vaughan, a Curtiss—Wright Corp. elnöke, aki a kifogásolt üzem felett ellenőrzést gyakorol, tiltakozott a vádak ellen s azokat valótlanoknak tüntette fel. A kormány azonban nem fogadta el a védekezést és megindította az eljárást Wrighték ellen a „hibás és a követelményeknek meg nem felelő" motorok szállítása miatt. A kormány a gyárvezetőség tíz tagját gyanúsítja a botránnyá fajult ügyben, azonkívül néhány tisztet, valamint a hadsereg egypár polgári alkalmazottját is.

Olbrich
bőröndjei, retiküljei szépek, jók, olcsók
Teréz-körút 3

Orbók Kálmán
fűszer- és gyarmatárú nagykereskedő, körzeti cukorelosztó
Szatmárnémeti
Széchenyi-utca 12. Telefon: 129.

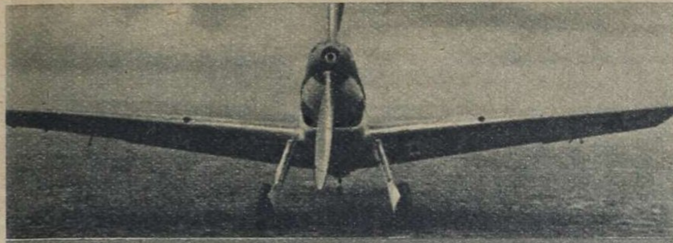
„ETNA" Bőrönd és Bőrdíszműárugyár RT
Kolozsvár, Fejedelem-u. 25. T. 36-43
Lerakat: Wesselényi-u. 3. Tel. 23-18

BUTYKA FERENC
ILLATSZERTÁR
KOLOZSVÁR
Mátyás király-tér 17.
Azelegánsközönségbevásárlásiforrása
Szolid kiszolgálás.

Ruhafestést, vegytisztítást
bizalommal CZINK-hez adja KOLOZSVÁR
Dézsma-utca 5. Telefon 30-35



Me. 109. A.



Me. 109. C.





A-tól F-ig: a Me. 109. fejlődése

Ugyanazt a biztonságot árulja el ma is az angol-amerikai gépekkel szemben, mint 1936-ban a Ratákkal a spanyol égen: **a Me. 109. vadász.**

A vadászgépek építésében kevés olyan típus van, mely hasonló fejlődésre pillanthat vissza és hét éven át annyi bevetésen bevált, mint a Me. 109.

Messerschmitt professzor egyik nagy érdeme, hogy a gépet úgy tervezte, hogy mindig a mindenkori legerősebb motorral és a szükséges fegyverzettel lehetett felszerelni, anélkül, hogy merőben új gépet kellett volna tervezni s így a vadászgép gyártása sem szenvedett fennakadást. Kisebb átszerkesztéssel sikerült minden alkalommal az arcvonal követelményeit teljesíteni és az általános műszaki fejlődés ütemével lépést tartani.

Mint ebből már következik, **a spanyol hadjárat Me. 109. gépét nem lehet összehasonlítani az 1943-as Me. 109. géppel.** Az idő során a gép sokkal gyorsabb és erősebb fegyverzetű lett s így a »születése óta« fennálló fölényét megtartotta s még ma is legalább egyenrangú minden vadászgéppel.

Lássuk most, hogyan változott az A—F sorozat fejlődése közben a gép fegyverzete és sebessége. (A németek mindig a jellemző keresztnévvel illetik a gépet: Me. 109. A = Anton, C = Cäsar, F = Friedrich, G = Gustav.)

A Me. 109. őspéldánya megjelenésekor merőben új vadászgéptípust jelentett: szabadonhordó mélyfedelű, zárt fülkével és az akkori fogalmak szerint szokatlanul nagy sebességgel. Addig az ideig az volt a meggyőződés, hogy a vadásznak kétfedelűnek kell lennie, hogy elég fordulékony lehessen, kilátási viszonyai javítására nem lehet zárt fülkéje és sebessége másodrendű követelmény.

Egyetlen szót sem kell vesztegetnünk arra, hogy Messerschmittnek volt igaza. A Me. 109. eredményei következtében a korszerű vadászgép mintaképe.

Az **A-sorozat** 1935-ben készült. A 640 lóerős Junkers Jumo 210-D. motort építették a gépbe és ezzel sebessége 468 km/óra (!) volt. Fegyverzete egy, a légcsavartengelyen át tüzelő gépágyú és két vezérelt motorgéppuska lett. A spanyol polgárháborúban ezek a gépek csakhamar igen jól beváltak. Az erre következő **B-sorozat** gépei csupán fegyverzetükben különböztek: három géppuskájuk közül egy a légcsavartengelyen át, kettő a szárnyba építve tüzelt.

A **C-sorozat** gépeit 1937-ben vette át a német légihaderő, motorja az újabb Jumo 210. G. volt, 670 lóerő teljesítménnyel, ezzel a gép sebessége ismét nőtt. A négy géppuska közül kettő motorgéppuska volt, kettő a szárnyban kapott helyet.

Az **E-sorozat** gépei már külsőleg is különböznek az előzőktől, mert az előbbieknél a törzs alá épített hűtővízhűtő megosztva a szárnyba került. Ez az átépítés az 1100 lóerős Daimler Benz DB. 601. motor beépítésével vált szükségessé, mert így már nem volt elegendő hely a törzs alatt a hűtő számára. A fegyverzet megerősödött két gépágyúval, ezeket a szárnygéppuskák helyébe építették. A sebessége 550 km/órára nőtt a DB-motorral.

A legújabb aerodinamikai kutatási eredmények alkalmazásával került ki a **Me. 109. F-sorozat**, mely az előzőktől még jobban különbözik. A szárny alakja megváltozott (hegyes szárnyvég!), a hűtő beépítése célszerűbb, a farokkerék behúzható, a gép páncélzata erősebb. Feltűnő a magassági iránysík merevítésének elhagyása. Az új DB-motorral a gép legnagyobb sebessége 635 km/órára növekedett, csúcsmagassága 11.800 méterre. Fegyverzete a legkorszerűbb fegyverek beépítésével erősödött meg. Vadászbombázóként is alkalmazzák.

A legújabb sorozatról (Me. 109. G.) még csak annyit tudunk, hogy a Me. 109. F. gépeket is felülmulja.

Nagyszerű eredményei alapján a Me. 109. gép jogosan nevezhető a **korszerű vadászgép mintaképének** és a légiháború történetében a **világ legeredményesebb vadászgépének** büszke címe illeti meg.



Me. 109. E.



Me. 109. F.





Barangolás a légkör birodalmában

Írja: DÉSI FRIGYES

A Nap sugározta hőenergia nem idéz elő a földfelületen és a légkörben egyenletes hőmérsékleteloszlást. A tenger vize takarékosabban gazdálkodik melegtartalmával, mint a szárazföld, a sivatag ismét másként, mint a növényzettel borított talaj s í. t. A léghőmérséklet szempontjából — e sok tényező közül — talán a hó- vagy a jégtakaró magatartása a legérdekesebb. Például *a sarkvidéki nyár azért olyan hideg, mert* — bár a talajt a Nap szakadatlan süti — *a hőenergiát a hó és a jég olvadása emészti fel* s csak igen kis hányada melegíti a talajt és a levegőt. A talajnak és a levegőnek nagyobb mérvű felmelegedése csakis a hó- és jégréteg teljes felolvadása után indulhatna meg. *A hótakaró feletti levegő hőmérséklete* — gyenge légáramlás feltételezése mellett — *még a legerősebb besugárzás esetén sem emelkedhetik 0 fok fölé mindaddig, amíg a hó fel nem olvad.* A hótakaró tehát nappal alacsonyabb hőmérsékletet idéz elő, mint amennyinek a besugárzott hőmennyiség arányában (a hótakaró nélkül) lennie kellene; viszont éjszaka, különösképp *a frissen esett hóréteg, ugyanannyi meleget sugároz ki, mint a csupasz, sötétszínű talaj.*

*

A köd különböző fajtáinak megismerésére bőven van alkalma a repülőnek, főként az átmeneti időszakokban, az évszakok váltakozásakor. Ismeretes a *magas köd* jelensége. Néha napokon, sőt heteken át szürkés-fehéres ködfátyol borítja az eget. Kiterjedése igen nagy lehet és — *ha valamiféle ok miatt a szél megélénkül — szitáló eső hullhat belőle.* Így például 1931 október 17-én reggel az európai Oroszország középső területét hatalmas kiterjedésű és összefüggő ködtakaró burkolta; *a következő nap reggelén* a ködtakaróborította *valamennyi állomás szitáló esőt jelentett.*

*

Köd és zivatar egyidejűleg is felléphet. Tenger felett olyan esetet is megfigyeltek, amikor a már előzetesen képződött sűrű ködöt az utóbb keletkezett zivatar nem volt képes eloszlatni.

*

A magas hegyvidékeken őrködő juhászok legtöbbje nem lebecsülendő időjós. Szép idő esetén a nyáját magasabban fekvő legelőkre vezeti fel és még a rossz időjárás beköszöntése előtt, azt megelőzve, tereli vissza nyáját az alacsonyabb régiókba. Rendszerint még olyankor, amikor — látszólag — a rossz időnek nyoma sincs. A juhász azonban okkal cselekszik: *ha észreveszi, hogy a birkák szőre nedves, időváltozástól tart* és megindul lefelé, nyájával egyetemben. A juhász bizonyára még nem hallott nedvességmérőről, de nedvesnek érzi a birkák szőrét és végeredményben helyesen következtetett: *az időváltozás kezdeti jelei ugyanis igen gyakran abban nyilvánulnak meg, hogy a magasabban fekvő légrétegekben a nedvességtartalom megnövekszik.*

*

A statisztika számadatai azt mutatják, hogy Németországban, 1930—33 között, *azon felhők vastagsága, amelyekben jegesedés fordult elő,* átlagosan *700—800 m* volt. *Az erős jegesedés* átlagos magassága *2500 m* (tengerszint felett) körül ingadozott.

*

A víz fagyáspontja nem okvetlenül 0 fok. Ha a víz megtartja cseppfolyós halmazállapotát 0 fok alatt is, akkor *túlhűlésről* beszélünk. *A szabad légkörben is igen gyakran találhatunk olyan felhőket, amelyek túlhűlt vízcseppecskékből állanak.* Grönland vidékein még *—34.5 fok* mellett is túlhűlt vízcseppecskéket észleltek a talaj közelében fekvő légrétegekben. A Déli-Sarkon pedig a Byrd-féle expedíció, 1928—30-ban, *—40.0 fokig* vízcseppecskékből álló ködöt észlelt és csak ennél *alacsonyabb* hőmérsékleten váltották fel a köd túlhűlt vízcseppecskéit jégkristályok.

Norvégia felett —10, —15 fokig a felhők majdnem minden esetben túlhűlt cseppecskékből állanak. A jegesedési veszély tehát igen nagy! E nagymérvű túlhűlés azzal magyarázható, hogy a *felhők vízcseppecskéi* tengeri sókat tartalmaznak, azaz tulajdonképpen *sóoldatocskákat* alkotnak és *az oldatok fagyáspontja alacsonyabb, mint a tiszta vízé.*

*

A köd mesterséges eloszlatására vonatkozólag is végeznek már kísérleteket és pedig — többek között — elektromos úton is próbálkoznak: a ködcseppecskéket ellentétes előjelű töltésekkel (egyik részüket pozitívval, a másikat negatívval) látják el. A fellépő vonzóerők a ködcseppecskék összefolyását idézik elő. Az ilyen irányú kísérletek még nem jártak gyakorlatilag hasznosítható eredménnyel.

*

Az ónoseső túlhűlt (0 fok alatti) vízcseppekből áll, amelyek a földre hullva, ott azonnal jéggé fagynak. *Ónoseső alkalmával a repülőgép már a felhők alatt is eljegesedik,* ezért — a gyakorlatban — ilyen időjárási helyzetben repülni nem lehet. Az ónoseső nyomán lerakódó jégréteg súlya óriási lehet. A két telefonpózna között kifeszített huzalokra néha *5—6 tonna* jég is rárakódik. Közepes vastagságú fa teherbíróképessége úgyszintén *5 tonna* körül mozog. Előfordult olyan eset is, amikor egy faágra *saját súlyának 132-szerese* rakódott rá jégkéreg formájában.

*

24 óra alatt kereken *egymilliárd* meteor villan fel a légkörben. A fények zöme azonban nem látható, mert a meteorok legtöbbje nem nagyobb a *homokszemnél* s már a *játékgolyó* nagyságú is igen ritka. Átlagos sebességük 42 km/mp.

*

1 m^3 levegő súlya 1.3 kg. Kb. 730 m^3 térfogatot tölt ki 1 tonna súlyú levegő. *A teljes légkör súlya 563.3 trillió tonna.*

Repülőtárgyú Könyvkiadványok

I. KÖNYVEK.

	Pengő
Tomor: Harcok az orosz égen .	8.—
Vitéz Hefty Frigyes: Mégis repültünk	8.—
Vitéz Hefty Frigyes: Repülők előre	20.40
Jánosy István: Vitéz Horthy István, a repülő	20.—
Dr. Abody (Anderlik) Előd: A repülőgép és a repülés . . .	30.—
Pataky Géza: Ég és föld között	8.—
Walter Tibor dr.: A repülő ember	8.—
Svachulay Sándor: Repülőéletem	10.—
Czilley Géza: A láthatatlan front (Regény)	8.—
Sebesfy László: Repülőhősök .	8.—
Raczkó-Jánosy: A légierők haditudósítói jelentik	8.—
Kaltenbach: A sportrepülő könyve	6.—
V. Járomy Árpád: Csatarepülők	16.—
Mónos Ferenc: Boszorkányszállás	8.—
Dr. Pethő: A légügyi jogszabályok	20.—

II. AZ „IFJÚ REPÜLŐ" KÖNYVTÁRA EDDIG MEGJELENT SZÁMAI:

1. szám: Nagyteljesítményű (CF—17) Vitorlázómodel iránytű kormányzásra (Benedek György szerkesztése)	1.60
2. szám: „Cinege" a tízéves repülő modelje (Kezdők iskolája)	—.50
3. szám: „Dongó" siklómodel (Dékány Zsigmond szerkesztése)	1.60
4. szám: „Uborka" nagyteljesítményű vitorlázó model (Benedek György szerkesztése)	1.60
5. szám: „Pille" csapkodószárnyú model (Dékány Zsigmond szerkesztése)	1.60

III. AZ „IFJÚ REPÜLŐ" MODELEZŐ ISKOLÁJA EDDIG MEGJELENT SZÁMAI:

1. szám: A gumimotor. Tervezése, kezelése, méretezése és tulajdonságai	—.90
2. szám: Az ifjúság repülőmozgalma honvédelem	1.90

IV. REPÜLŐK KÖNYVTÁRA:

1. számú tervrajz: „Csóka" zárttörzsű repülőmotoros tervrajz	—.30

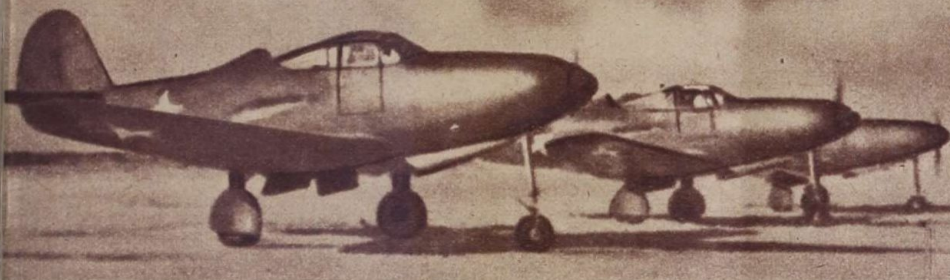
V. REPÜLÉSTUDOMÁNY KÖNYVTÁRA:

1. szám: Síklemezekből összetett idom helyi kihajtása	5.—

Szállítja készpénzért, utánvéttel, az összeg előzetes beküldése vagy befizetése ellenében postán a

MAGYAR REPÜLŐ SAJTÓVÁLLALAT
Budapest, Király-utca 95.
Postatakarékpénztári csekkszám: 34.285

ORRKEREKES FUTÓMŰVEK



Az orrkerekes futómü egyre több korszerü gépen jelenik meg, főleg az amerikai légihaderő újabb gépein kapott helyet. Lockheed Lightning, Martin Marauder, North American Mitchell, Bell Airacobra, Consolidated Liberator: néhány példa erre, de ugyancsak orrkerekes futómüvel „jár" a Douglas Boston és Havoc és az angol légihaderő is számos orrkerekes gyakorlógépet rendszeresített. A tengely oldaláról a WN. 17. gép volt az egyik határozott próbálkozás és nem tudjuk, nem jelenik-e meg egy szép napon valamilyen legkorszerübb német harcigép orrkerekes futómüvel.

Már a világháborús idők gépein találtunk orrkerekes futómüvet, de ez nem volt a szó valódi értelmében ilyen rendszerü, csupán az átvágódás megakadályozására szolgált, hiszen abban az időben a leszállás még meglehetősen kockázatos dolog volt, főleg a nagyobb gépekkel, tehát orr- és farokkereket egyaránt tettek a gépre, minden lehetőség biztosítására.

A mai meghatározás szerint a szokványos futómünél a földön három ponton megtámasztva a gép súlypontja a főfutókerekek és a gép farka között van, az orrkerekes futómünél ellenben a főfutókerekek és az orrkerék között. A különbség szembetünő: a gép súlyereje az orrkerekes futómünél a főkerekek előtt hat, tehát stabilizáló értelemben.

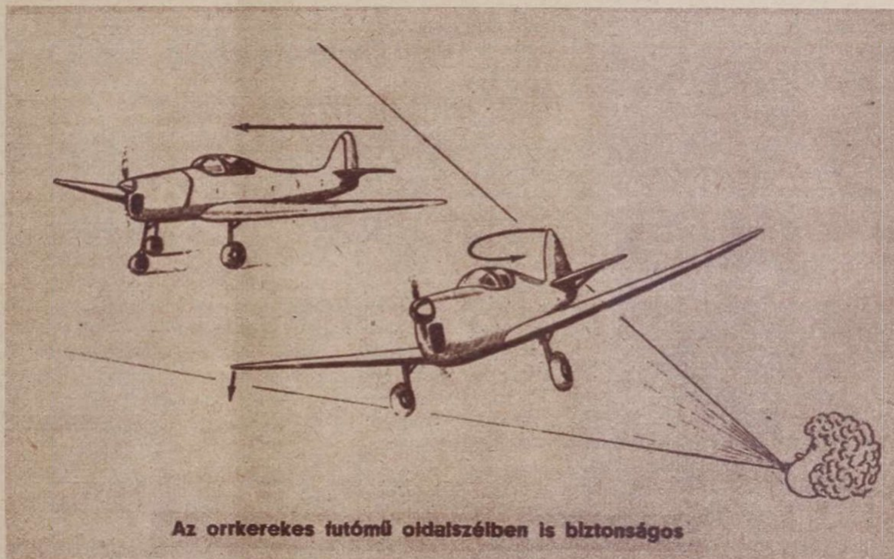
A közönséges futómüvü gép „leül" a földre, míg az orrkerekes eleve a repülés vonalába áll be, tehát szinte természetesebb helyzetet foglal el. Ebből a következő előnyök is származnak: a pilóta kezdettől fogva kedvező kilátással bír, annyira lát ki az ülésből, mint mikor a közönséges gép már sebességet nyert és farkát felemelte a földről. Ez fel- és leszálláskor egyaránt lényeges a gép kormányzására, esetleges akadályok kikerülése szempontjából.

Vizsgáljuk meg, milyen előnyökkel jár aerodinamikai szempontból a háromkerekü, orrkerekes futómü alkalmazása. A gépnek a repülés vonalában való elhelyezkedése annyit jelent, hogy minden alkatrész a legkisebb ellenállású helyzetben van. Ezzel szemben a „leülő" kétkerekes futómüvü gép alkatrészei kezdetben nagy ellenállású szögben vannak a felszállás és légáramlás vonalához képest s így a gépnek nagy sebességet kell elérnie, amíg a farokfelületet felemeli s a pilótának is külön kell ezzel törődnie. Az orrkerekes gép tehát lényegesen gyorsabban és könynyebben gyorsul fel a felszálláskor.

Ha az orrkerék kormányozható, a repülőgép a földön úgy irányítható, mint egy gépkocsi, akár kis, akár nagy sebességnél, tehát a felszállás végrehajtható egyenes- és görbevonalú nekifutással, az adott helyzet legmegfelelőbb kihasználásával.

Ezzel szemben a közönséges futómüvü gép a nekifutás alatt csak üggyel-bajjal és életveszélyesen kormányozható, a kerekek fékezésével vagy többmotoros gépeken a motorok különféle gázadagolásával. Az oldalkormány a földi nekifutás alatt csak akkor hatásos, ha a sebesség már elég nagy. A kétkerekes gép a nekifutás alatt furcsa dolgokra hajlamos: földi fordulás közben könynyen beperdül. Mindez a súlypont helyzetéből következik.

Az orrkerekes futómünél a súlypont helyzete a főfutómü tengelyében vagy ez előtt az orrkerék megtámasztásával mindig stabil egyensúlyt ad. Az orrke-



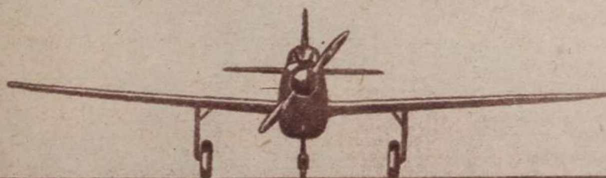
Az orrkerekes futómű oldalszélben is biztonságos



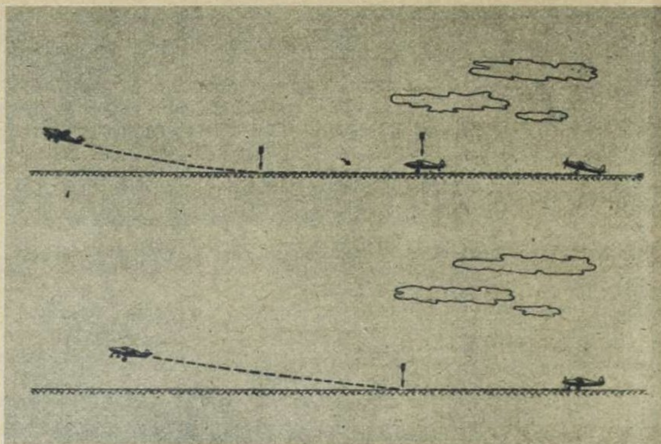


A közönséges futómüvü gép »ülő« helyzete

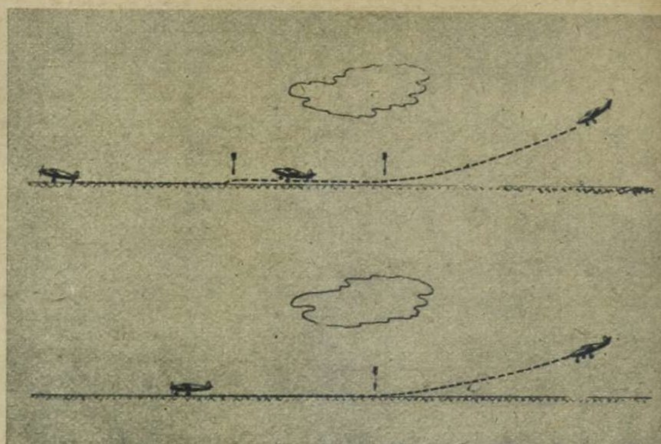




A háromkerekű futómű természetes repülőhelyzetet ad



Felszállás kétkerekes és orrkerekes futóművel



Leszállás kétkerekes és orrkerekes futóművel

rekes gép tehát a földön könnyen, gyorsan és biztosan fordul.

Ugyancsak merőben szokatlan a felszállás módja az orrkerekes gépnél; a nekifutás megkezdhető hátszéllel, így a szél hatását gyorsítólag lehet kihasználni s megfelelő sebesség elérése után a gép szél ellen fordul és felszáll. Ez a művelet biztonságosan hajtható végre és a szükséges repülőtérhossz lényegesen csökken.

Minthogy a levegőben nincs szerepe a futóműnek, a bevont futómű nem befolyásolja a gép tulajdonságait, másrészt a orrkerekes futómű épúgy bevonható, mint a kétkerekes.

Leszálláskor a közönséges futóművű gép pilótája a lebegési sebességnél valamivel gyorsabban, a föld felett néhány centiméterrel kilebegteti gépét és fokozatosan leülteti, úgyhogy a kerekek és a farok egyszerre érjék a földet. Ezek a legválságosabb pillanatok, hiszen ha a sebesség nem megfelelő, vagy korai átesés és átfordulás az eredmény, vagy a gép túlságosan nagy sebességgel jön be, nem elég hosszú a repülőtér. A csökkent sebességgel kevésbbé kormányozható gép nem mozoghat szabadon, a leszállás nem egyszerű művelet.

Az orrkerekes gép mindhárom kerekével egyszerre éri a földet, a gép súlyát stabil egyensúlyban veszi fel a három kerékből álló rendszer, az oldalszél sem igen befolyásolja, mert a felületek a legkisebb ellenállást adják minden áramlással szemben. A gép nagyobb sebességgel repülhet be és a földetérés után azonnal mindhárom kerék biztonsággal fékezhető, beperdülés veszélye, orrabukás lehetősége nélkül.

Az orrkerekes futómű alkalmazásával tehát teret és időt takarítunk meg, egyben a fel- és leszállás biztonságát nagyban növeljük. Közvetett értelemben az orrkerekes futómű alkalmazása lehetővé teszi nagyobb leszállósebességek rendszeresítését, ezzel nagyobb felületi terhelés és nagyobb vízszintes repülési sebesség elérését is, anélkül, hogy nagyobb repülőtérre lenne szükség.

A rendszer hibájául csak nagyobb súlya és bonyolultabb bevonószerkezete említhető meg, főleg az orrkerék bevonására kell egymotoros gépnél nagyobb gondot fordítani. Ez a hátrány azonban, éppen a korszerű gépeken, ahol a súly szerepe a sebesség mögött gyakran másodrendű, lényegesen kisebb súllyal eshetik latba, mint az említett, a repülőüzemet és általános alkalmazhatóságot nagyban egyszerűsítő előnyök.

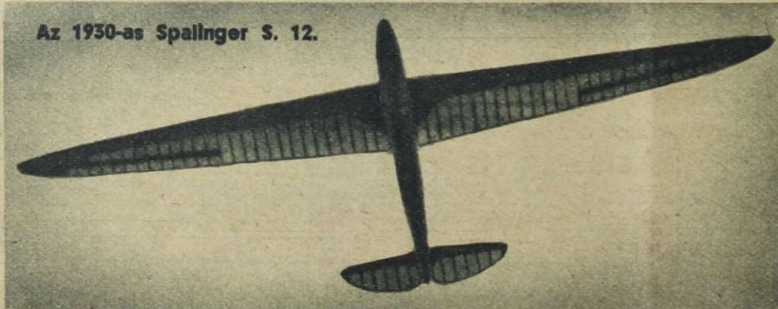
Svájci vitorlázógépek

Svájc vitorlázórepülése — mint ez a magyar sportrepülők előtt is ismeretes — igen fejlett. A kis alpesi ország Németország után elsőnek foglalkozott alaposabban a vitorlázórepülés gondolatával és már a vitorlázás hőskorában kitűnő eredményeket mondhatott magáénak.

Természetesen itt is néhány úttörő nevéhez fűződik csaknem minden sikeres kísérlet. Ezek, mint Spalinger, Hug, Farner példája mutatja, egész életüket a vitorlázórepülés fejlesztésének szentelték és a legmostohább viszonyok közepette is kitartottak hivatásuknál.

Az első vitorlázó, helyesebben motornélküli siklógép készítése annak a Spalingernek a nevéhez fűződik, aki ma is a legjelentősebb svájci vitorlázórepülőgéptervező. 1913-ban szerkesztette meg első siklógépét. A huszas évek elején »nemzetközi« siklórepülőverseny is volt Gastaadban, ahol a svájci Chardon 40 másodperces siklásokat végzett. (A pilóta önmaga alkotta gépének futóművét is: a rászerelt szárnyművel addig szaladt a lejtővel szemben, míg a kb. 20 km/óra lebegési sebességet el nem érte, ekkor lábát felhúzva siklott. A leszáláshoz is lábát vette igénybe. De mégis... legalább repültek.)

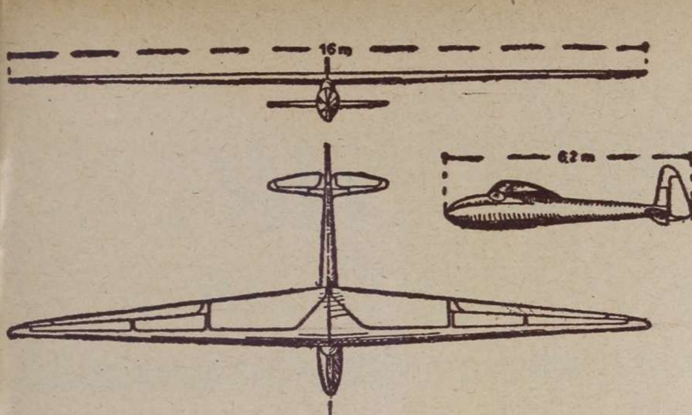
A zürichi műegyetem repülőtanszékének jelenlegi vezetője, Amstutz professzor, hallgató korában maga is résztvett ezekben az úttörő munkákban. Aecherli Pávája érdemel említést ezekből az időkből, mint aránylag haladott szellemben szerkesztett másfélfedelű. Vele repülte Farner 1925-ben a másfélperces nemzeti időtartamcsúcsot. A német kísérletek tanulságain okulva, a svájciak is tökéletesítették gépeiket. Érdekes, hogy e téren mindig az önellátásra törekedtek: saját tervezésű gépekkel repültek állandóan. A Spalinger-féle S.-jelű gépek sorozata is most kezdődött el igazán. S. 5. és S. 9. még siklógépek voltak. S—10. volt az első kétüléses, melyet igen jól használtak fel az oktatásban, persze még kétfedelű, merevítésekkel. Az első igazi, korszerű vonásokat mutató Spalinger-gép 1930-ból származik. S—12. Szabadonhordó, magasfedelű volt, héjtörzzsel, minden szempontból rendkívüli fejlődés jele. Ugyanebben az évben Farner másfélórás vitorlázást végzett a Hug-féle Spyr I. géppel az Alpokban. A Spyr I. egy eredménytelen géposorozat első példánya, 15 m szárnyszélességű, 125 kg üres súlyú.



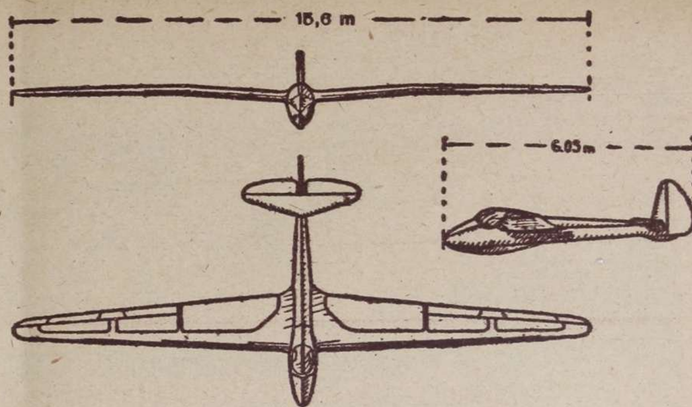
Az 1930-as Spalinger S. 12.



Farner WF—8 gyakorlógépe



Spyr III. teljesítményvitorlázó



A Moswey II. teljesítménygép

trapézszárnyú, átmenő magassági irányművel ellátott gép volt. 1932-ben ért véget az első vontatótanfolyam s a motoros vontatás követelményeinek megfelelően készült a Spyr II., 16.3 m szárnyszélességgel, megnövelt szilárdsággal. 1931-ben jelent meg a Spalinger S–15 Milan, mely nagyteljesítményű termikvitorlázó volt. 1932-ben Farner WF—5 gépével elsőnek mutatott be Svájcban vitorlázó műrepülést. A WF—5 középfedelűből fejlődött a WF—6 vitorlázógép, ahol a pilóta fekvő testhelyzetben kapott helyet a gép orrában. Ez is úttörő kísérlet volt.

Grönhoff és Kronfeld látogatásaiból is sok tápot merítettek a svájciak, így már 1932-ben bevezették a csörlőstartot is. Az első vitorlázógépet gyártó üzem a Müller-testvéreké volt Lauten/Waldban, a tulajdonosok maguk is lelkes repülők. Itt építették a Hug-tervezte Spyr-gépeket is. 1933-ban Farner alapított vitorlázórepülőgépgyárat: első típusa a WF—7 könnyű iskolakétfedelű, majd a WF—8 gyakorló magasfedelű következett. Utóbbi 85 kg üres súly mellett elegendő szilárdságú volt vontatásra is.

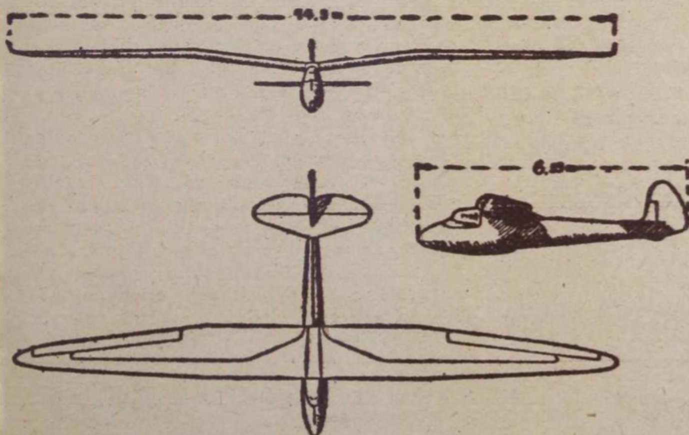
Az első igazi teljesítménygép a Spyr III. Néhány jellemző adat: 16 m szárnyszélesség, 13.5 kg/m² felületi terhelés; 1:19 karcsúság, siklószám 1:27, merülősebesség 0.55 m/sec. repülési sebesség 53 km/óra. Szabadonhordó, magasfedelű, egyfőtartós trapézszárnnyal, alapszelvény Go. 535, elcsavarással. Héjtörzs, minden indítási módra alkalmas gép. Ezzel a géppel végezték az első tízórás időtartamrepülést. A magassági rekordot is ezzel javították 2600 méterre. Ebből a gépből fejlesztették a Spyr IV. gépet, mely az egyik legjobb svájci teljesítménygép.

A Spyr-gépet gyártó Müller-testvérek közben saját tervezésű gépet is hoztak piacra: a Moswey II. teljesítményvitorlázót, mely 1941-ben a nemzeti versenyeken vitte el a pálmát. A gép szabadonhordó, középfedelű, egyfőtartós szárnnyal, héjtörzzsel. Szárnyszélessége 15.6 m, felülete 13 m², üres súlya 159 kg, felületi terhelése 18.4 kg/m², karcsúsága 1:18, siklószáma 1:24, merülősebessége 0.68 m/sec 58 km/óra sebességnél.

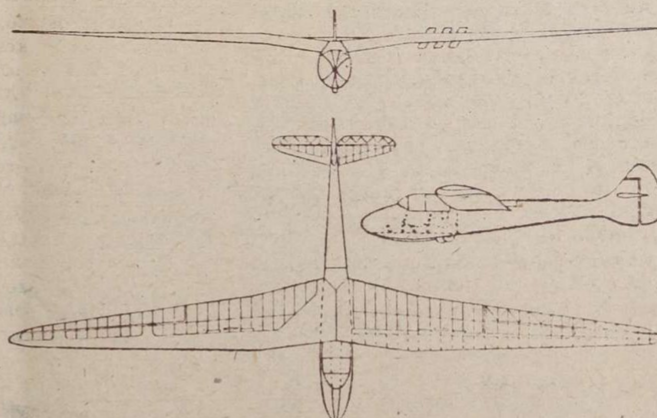
A S—12 gép után a S—15 volt az első törtszárnyú svájci vitorlázó, ezúttal még merevített szárnnyal. A S—17 már szabadonhordó szárnnyal repült s belőle készült a S—18, a legsikeresebb és legjobban elterjedt svájci vitorlázógép. Hét éven keresztül a legsikeresebb eredményrepülések e gép nevéhez fűződnek, sőt az olimpiai versenyekre is beneveztek egy ilyen gépet, mely azonban közbejött nehézségek miatt nem vehetett részt. Ez volt az első zuhanófékes svájci konstrukció. Egyfőtartós, szabadonhordó szárnya tőben Gö. 535. szelvényű, a szárnyvégen Gö. 409., differenciálcsűrőkkel, zuhanófékkel. Réteges lemezépítésű a héjtörzs. A legújabb S—II. adatai: 14.2 m szárnyszélesség, 14.2 m² felület, 157 kg üres súly, 16.8 kg/m² felületi terhelés, 1:14.5 karcsúság, 1:22 siklószám, 0.70 m/sec merülősebesség 56 km/óra sebességnél. A francia Nessler e géppel tartotta egy ideig az időtartam világrekordot 38 órával. A gépből a Vichy-i kormány rendelésére nagyobb tételt szállítottak.

Az újabb gépek között érdekes Pfenninger »Elfe«-je 50 kg üres súllyal, változtatható szárnyszelvénnyel, a S—21 kétüléses, mely a S—18 géphez hasonló. Készült egy fémgép is avionalból. E gépekről nem ismerünk részletes adatokat. Feltétlenül meg kell emlékeznünk a legújabb Spyr V. kétüléses teljesítménygépről 18.4 m szárnyszélességgel, 20.14 m² felülettel, 1:16.8 karcsúsággal, 275 üres súllyal. Siklószáma 1:24, merülősebessége kétülésenként 0.75 m/sec, 75 km/óra sebességnél, együlésesként 0.65 m/sec 68 km/óra sebességnél. A gép próbarepülésein igen jól bevált.

A világrekorder S. 18.



A legújabb Spyr V. kétüléses



legyen Otthon „vendégváró" Dreher keksz

REPÜLŐHIREK A VILÁG MINDEN TÁJÁRÓL

LÉGÜGYI POLITIKA, SZERVEZÉS

Graziani tábornagy, olasz nemzetvédelmi miniszter, az olasz köztársasági légierők államtitkárjává Ernesto Botto alezredest, a „vaslábú repülő"-t nevezte ki. Botto alezredes a spanyol polgárháborúban vesztette el az egyik lábát, ahol kitüntette magát.

*

Repülőtisztet neveztek ki Svájc részéről katonai attasénak az Egyesült Államokban, személy szerint Hans Notz őrnagyot, aki az Újvilágban Svájc első katonai attaséja. A kinevezés Svájc modern felfogására vall. Előfordul ugyanis, hogy azon államok részéről, amelyek a külképviseleteknél külön légügyi attasét nem tartanak, a légügyi attasé tisztét is a földi fegyvernembeli katonai attasé látja el. Így volt ez például Budapesten is a brit külképviseletnél a háború előtt, sőt tizenöt évvel ezelőtt, amikor a légierők még jóval kisebb szerepet játszottak, a budapesti olasz külképviseletnél is.

*

Sir Kingsley Wood, a közelmultban elhúnyt brit pénzügyminiszter a háború elején és azt megelőzően Nagy-Britania légügyi minisztere volt.

*

A női munkaerőket az amerikai légierőknél eddig csak „segédszolgálatosok"-nak (Women's Army Auxiliary Corps = W. A. A. C.) minősítették. Ezentúl az amerikai hadsereg reguláris katonáinak ismerik el őket és alakulatukat ezentúl így nevezik: „Women's Army Corps = W. A. C."

*

Érdekes konfliktus támadt a kanadai és az angol légierő között a repülőgépvezető iskolát végzett növendékek előléptetésével kapcsolatban. Amint ismeretes, Kanadában van az angol világbirodalom legfőbb repülőkiképző központja. Ezek a repülőiskolák részint kanadai, részint brit vezetés alatt állanak. Kezdettől fogva azt a rendszert vezették be, hogy a kiképzett pilóták 17 százaléka rögtön a kiképzés befejezése után, további 17 százalék pedig megfelelés esetén később, a csapatnál lett tisztté kinevezve. Ez ellen Power kanadai légügyi miniszter az 1942-ben megtartott ottawai konferencián tiltakozott és azt követelte, hogy akik elvégezték a pilótaiskolát, valamennyien azonnal tisztté legyenek előléptetve. Tiltakozásának azonban nem adtak helyt és továbbra is a régi rendszer maradt érvényben. A brit vezetés alatt álló iskolákban be is tartották ezt, azonban a kanadai légierők iskoláiból kikerült pilóták 80—100 százalékát nyomban tisztekké léptették elő. Ennek következtében azok a kanadai növendékek, akik angol vezetés alatt nyerték kiképzésüket és a RAF-hoz kerültek, hátrányban voltak azokkal a társaikkal szemben, akik a RCAF-hez (Royal Canadian Air Force-hoz) nyertek beosztást. A kanadai kormány most egy külön hivatalt állított fel Londonban, azzal a feladattal, hogy próbálja meg a kérdést a kanadai kormány kívánsága szerint rendezni és a kanadai pilótákon esett sérelmeket orvosolni.

*

Szovjetoroszország azzal a követeléssel lépett fel Egyiptom kormányával szemben, hogy Egyiptom légi támaszpontjait a szovjetorosz légierők éppúgy használhassák, mint az angolszászok.

MŰSZAKI ÉS VEGYES HIREK

A Kawanishi „H—O2": egy új négymotoros, japán szállítógép, amelyet a Kawanishi Kokuki Kabushiki Kaishagyár állít elő.

A Mitsubishi „S—OO—2" mintájú együléses japán vadászgép legnagyobb sebessége — angol hírlapi közlemények szerint — 560 km/ó.

A Mitsubishi-gyárnak egy új mélyfedelűje is van, amelyet a Junkers Ju 87-re emlékeztető Aichi „K—99" mintájú zuhanóbombázóból fejlesztett ki.

*

Járay József, a repülősorból kikerült kitűnő magyar operaénekes, aki a tavalyi évadban az Operaházban sorozatos sikereket aratott, az idén a drezdai Operaházhoz szerződött. Ott a Bohémélet, a Rigoletto és a Tosca főszerepeit énekli. Előzőleg Brünnben is fellép a Cigánybáróban.

*

Az állami repülőgépmegrendelések utáni közvetítői díjat az Egyesült Államokban leszállították.

*

Brazília légügyi minisztériuma 200 iskolarepülőgépet rendelt meg a braziliai iparnál.

*

A francia repülőipar francia hivatalos helyről felszólítást kapott olyan gyakorló repülőgép szerkesztésére, amelynek motorja 75 lóerőnél nem nagyobb, sebessége 70%-os motorterhelés mellett 200 km/ó. és legnagyobb repülési távolsága: 550 km. Előállítása legfeljebb 1000 munkaórába kerülhet. Előrelátható szériaszám: 10.000 darab repülőgép. (A német IDL az angol „Flight"-ből vette át a fenti értesülést.)

*

Két új repülésügyi folyóirat indult meg az Egyesült Államokban: az „Aviation News" c. hetilap és az „Air Transport" c. havi folyóirat. Az új folyóiratok valószínűleg az „Aviation" társlapjai lesznek.

A Bristol „Beaufighter"-t távolsági felderítőként használja a RAF, — írja az „Aeroplane".

*

A Hawker „Typhoon"-mintájú angol vadászgép két darab, egyenként 228 kg-os bombát tud magával vinni.

*

Korda Sándor, a budapesti származású filmrendező neve ismét felbukkant a nemzetközi sajtóban. A brit propagandaügyi minisztérium ugyanis az angol, valamint az Angliában állomásozó amerikai légierőkkel karöltve repülőfilmet készíttet „Randevu" címmel. A darab a két hadsereg együvé tartozását propagálja. Játékvezető: Korda Sándor.

*

Olyan segédberendezéssel kísérleteznek az amerikai légierőknél, amely a felderítő repülőgép megfigyelőjét mentesíti repülés közben a körülményes feljegyzések készítése alól. A készülék egy mikrofon segélyével acéllemezre veszi fel a megfigyelő észleléseit, amelyeket feljegyzés helyett a mikrofonba diktál. A készülék 4 kg-ot nyom és 26 percig tartó beszéd vehető fel általa.

*

A Nippon Kokusai Kokuki Kogyo Kabushiki Kaisha nevű japán repülőgépgyár alaptőkéjét 36.000.000 yenről 180,000.000 yenre emelte.

*



Az Egyesült Államokban a repülőipar fejlesztése 1943. március végéig 3.3 milliárd dollárt fektettek be.

*

Az angliai Bristol, Handley-Page, De Havilland és A. V. Roe gyárban szárazföldi, a Short és a Saunders Roe gyárban pedig vízirepülőgépek szerkesztésével foglalkoznak a háború utáni légiforgalom számára.

*

Az amerikai repülőgépgyártás kapacitásának 90 százaléka az állam kezében van.

*

10 millió embert foglalkoztat az amerikai hadiipar. Mivel egy éven belül 1.3 millióval tovább akarják szaporítani a hadiipar munkáslétszámát, ezt csak a polgári iparágak termelésének rovására tudják elérni. Tehát számolni kell azzal, hogy a polgári fogyasztáshoz tartozó iparcikkekben hiány fog bekövetkezni.

*

Az Egyesült Államok gumikészlete 1943 januártól, júniusig 440.000 tonnáról 300.000 tonnára csökkent. Brazilia egész gumitermését az Egyesült Államoknak tartozik átadni. 1943-ban 35.000 tonnás termésre számítanak Braziliában. Ez a szám a 45—50.000 tonnát nem fogja a későbbi esztendőkben sem túlhaladni. A munkások a gumitermő őserdőkben papirbarakkokban laknak és esetenként repülőgép szállítja őket a munkahelyekre.

*

Runciman repülőezredest, a BOAC (brit légiforgalmi társaság) volt vezérigazgatóját kinevezték a teheráni angol követséghez légügyi attasénak.

*

A „Mosquito" mintájú bombázógépeket fegyverzet nélküli kivitelben a brit légi közlekedésnél is alkalmazzák, mint futár-repülőgépeket, különösen olyan vonalakon (pl. Skócia és Svédország között), ahol a német vadászgépek támadásának ki lehetnek téve. Ezek a gépek — nagy sebességüknél fogva — ki tudnak térni a vadászgépek támadása elől.

*

Amint ismeretes, az amerikai hadsereg egy évvel ezelőtt lefoglalta a polgári légiközlekedés 165 repülőgépét anyag- és csapatszállítási célra. Ez a szám kb. a felét tette ki a polgári légiközlekedés egész repülőgépállományának. Ugy hírlik, hogy a lefoglalt repülőgépeket rövidesen ismét visszaadják a légi közlekedésnek, mert időközben a hadsereg az ipartól nagymennyiségű szállítógépet kapott s az igénybe vett szállítógépeket nélkülözni tudja.

*

Taxi-repülőszolgálatot akar bevezetni csavarrepülőgépekkel az amerikai Greyhound autobusz-vállalat Chicago környékén, amely a vállalat rendelkezésére álló, mintegy 6000 km. hosszú közlekedési vonalon szállítaná az utasokat a megrendelt helyekre. Mintegy 70 millió ember él azon a környéken, ahol az autóbuszvállalat közlekedést tart fenn. Tekintettel a repülőipar más irányú elfoglaltságára, a terv megvalósítása valószínűleg a háború utánra marad.

*

A North-East Airlines — amint a német IDL írja — a háború után Boston és Moszkva között a következő útvonalon akar rendszeres légiforgalmat létesíteni: Island, Faröer, Oslo, Stockholm. Leningrád.

Leágazásokat terveznek London, Párizs, Amsterdam és Prága felé. A menetdíj állítólag nem lesz magasabb, mint egy harmada az óceáni hajójáratok harmadik osztályú menetjegyének.

*

A svéd parlamentben a kormánynak szemére hányták, hogy a svéd felségterület fölött közlekedő idegen futárrepülőgépeket nem egyforma bánásmódban részesíti. A hadügyminiszter a vádakat visszautasította és kijelentette, hogy a kormány nem csak a kényszerleszállást végzett német futárrepülőgépeket hajlandó ellátni üzemanyaggal, hanem hasonló esetben az angol futárrepülőgépeket is.

KATONAI HIREK

Kitüntetések. A Kormányzó Úr Őfőméltósága a Magyar Érdemrend Lovagkeresztjét a hadiszalagon, a kardokkal adományozta a hősi halált halt Vasváry József főhadnagynak, azonkívül nemes belényesi Heppes Aladár és Schiller József őrnagyoknak, Balogh Béla III. és Kőhalmy János főhadnagyoknak, valamint Gemeinhardt Vilmos t. hadnagynak.

Ujólagos dicsérő elismerését fejezte ki a hadiszalag és kardok egyidejű adományozása mellett nemes hajósi Tarajossy Sándor és Giczy Tihamér századosoknak.

Dicsérő elismerésben részesültek a hadiszalag és kardok egyidejű adományozása mellett: Telbisz Imre, Mersich Adorján, Nagy Sándor, Satzger Keresztély, Tömő László, Falvay Andor századosok, Héjjas Endre mérnök-százados, Gombás László, vitéz Petkóczy Tibor, Lévay Pál, Németh István IV. főhadnagyok, Lengyel András t. főhadnagy, Remete Miklós és nemes vidavölgyi Osskó Pál hadnagyok, Noviczky István és Regés Gyula t. hadnagyok, Czigány Endre és Makó Tibor t. zászlósok. Dicsérő elismerésben részesültek a hadiszalag egyidejű adományozása mellett: Rasztovich Gyula és Surányi Elemér századosok, továbbá Bagossy Pál mérnök-százados.

A 250-ik légigyőzelem. Walter Nowotny német repülőszázados október 14-én 6 ellenséges repülőgépet lőtt le és ezzel elsőnek érte el a 250-ik légigyőzelmet. A Führer ebből az alkalomból a legmagasabb kitüntetést: a Vaskereszt lovagkeresztjének kardokkal és gyémántokkal diszített tölgyfalombját adományozta a 22 éves repülőszázadosnak.

*

A német légvédelem megerősödéséről ír cikket az angol katonai körökhöz közel álló „Observer". A cikk szerint — amint arról a német IDL beszámol — különösen az éjjeli vadászvédelem erősödött meg. Állítólag két éjjeli légvédelmi vadász-zónát létesítettek. Az egyik Párizsból Északfranciaországon át Belgium és Hollandia felé húzódik, míg a másik az északnyugati német határnál kezdődik és onnan Stettinig terjed. Ezenkivül az u. n. „Nachtjägertaschen"-ben mintegy 1000 éjjeli vadász áll rendelkezésre — írja az „Observer" alapján a német IDL.

*

Hans Philipp német repülő alezredes, egy vadászrepülő ezred parancsnoka, a tölgyfalombbal és kardokkal diszített vaskereszt lovagkeresztjének tulajdonosa, légi harcban hősi halált halt. Philipp alezredes nevéhez 206 légigyőzelem fűződik.



Pontossági repülőgép- és motoralkatrészek bármely anyagból
LATINÁK JENŐ
gép- és szerszámgyár
Budapest, X. Monori-utca 2—4. Telefon: 149-09

MAGYAR KÉZ munkája


REPÜLŐGÉP-MŰSZEREK gyártása és javítása
STERN RICHÁRD
XIII. BÉKE-UTCA 21. TELEFON: 498-424



I.

— Azt kérdezted öcskös, hogy milyen érzés volt először repülni? — zsebrevágott kézzel, fején félrecsapott diáksapkájával, amely alól makrancosan tolakodnak elő dús hajfürtjei. Kovács Pista a reálgimnázium IV. osztályának egyik csillogószemű tagja baktatott mellettem a Hármashatárhegy meredek lejtőin fölfelé.

— Tudod, hogy milyen gyakori ez a kérdés?... Évek óta, valahányszor új ismerősökre tettem szert, új városokba, új társaságokba kerültem, ahol megtudták, hogy repülő vagyok, az első percekben föltétlenül nekem szegezték ezt a kérdést: „Mondja és mit érzett, amikor először repült?..." Ezeket a kérdéseket többnyire csillogó szemekkel, hangjukban az érdeklődés, az újszerűség izgalmával tették föl kiváncsi ismerőseim. De voltak olyanok is, ezekben a társaságokban, akik a lehető legközönbösebb álarc és hanghordozás alá rejtették mardosó kiváncsiságukat és az elhangzott, jólismert kérdés után nagyképű megjegyzéseket vetettek felém, csak úgy félvállról, mint például: „Ugyan miféle különleges passzió lehet abban a repülésben..." vagy „lassan járj, tovább érsz..." és még számtalan hasonló hangzatos társalgási puffancsot parittyáztak felém, jelentőségteljes szempillantások kiséretében.

— Tudod öcsém — folytattam az elmélkedést a régmúlt időkről — a kiskutya is 'belejön az ugatásba, ha sokat gyakorolja. Igy voltam én is ezekkel a kérdésekkel... Eleinte nem is tudtam, hogy most mit válaszoljak. Akkor még zöldfülű ludovikás növendék voltam és éppen csak hogy letelt az ujonckiképzésem ideje. Ha jól emlékszem, mindössze egyszer engedtek az egyik hangár közelébe és repülőgépet csak három lépésről láttam. Az őszintéknek szerettem volna a repülés elképzelt gyönyörűségeivel csordultig megtelt szivemet úgy ahogy van, kiönteni, hogy ők is velem örüljenek, velem lelkesedjenek. De ott voltak a cinikusak, a nagyképűek, akiknek gúnyos, lekicsinylő megjegyzéseitől akkor még megijedtem. Meg aztán még sem akartam megmondani, hogy én még nem is ültem repülőgépen. Igy lett aztán első válaszaimból csupán szánalmas dadogás, amivel nem hiszem, hogy sok barátot szereztem volna a magyar repülés eszméjének.

— Egészen jól emlékszem arra a ködös, esős, őszi délelőttre amikor életemben először szálltam be egy kis iskolagépbe, amelyen első felszállásomat végeztem. Csodálatos érzés volt ez az első repülés. Még ma is élénken él emlékemben az a főhadnagy, aki később igen jó barátom lett és aki akkor a zúgó légcsavarok hangzavarában belémkarolt és mosolyogva szólt hozzám: „Na gyere..."

— Ez még nem volt iskola-repülés, csupán az u. n. szoktató repülés. Évfolyamom kiképzését csak a következő év tavaszára tervezték s így az előírásos repülőruházattal még föl sem voltunk szerelve. Reggel zártrendben fölvonultunk az indulási vonalhoz, ott „oszolj" volt és mi egyik lábunkról a másikra nehezedve, dobogó szivvel vártuk az első felszállást.

— Ketten voltak csak közöttünk, akik már röpültek. Mindkettőnek két bátyja is repülőtiszt volt s így még főreálista korukban belekóstoltak a légjárás csábító izeibe. Ezek mellkasukat felfújva, ajkuk körül fölényes mosollyal néztek le ránk, közönséges halandókra, akik szájtátva hallgattuk izgalmas előadásukat azokról a „kalandos" repülésekről, amiket ők már végigcsináltak. Megjegyzem az egyiknek egy, a másiknak pedig mindössze csak két felszállása volt akkor és természetesen csak „iskolakörön" a repülőtér közelében...

— Borongós, szürke reggel volt. A felhők kövéren lógatták hasukat a fejünk felett és úgy látszott, hogy a következő pillanatban ered az eső... Zsebredugott kézzel, fázósan szorongattuk a hüvelykujjunkat, hogy csak ma ne essen az eső, mert akkor vége a repülésnek. Igen, akkor még úgy volt. Ha egy önmagáról megfeledkezett, illetlen esőcseppecske véletlenül a kiképzést vezető orrára talált esni, akkor a következő pillanatban a szerelők már fektették is ki a nagy, fehér vászonból készült „L"-betűt, a leszállási parancs jelét és aznapra vége volt a repülésnek. „Rossz az időjárás..." — mondották az oktatók.

—Nahát ettől féltünk mi is akkor reggel, egy ilyen haszontalan esőcsepptől.

— A felhők azonban megkönyörültek rajtunk és egyszer csak odajött hozzánk akkori századparancsnokunk néhány oktató kiséretében. Éreztem, hogy elérkezett a nagy pillanat. Csoportunk megélénkült, mindenki elöl akart állni, hogy ő legyen az első, akit kiválasztanak. Én is előretolakodtam és úgy kihúztam magam, hogy az volt az érzésem, egész fejjel kiemelkedem a tömegből. Ezt természetesen csak én képzeltem, mert 172 centimmel jól az átlag alatt maradtam jónövésű bajtársaim között. Tekintetemet parancsnokom szemeibe mélyesztettem, szinte szuggeráltam, hogy engem válasszon elsőnek és inaim megfeszültek, hogyha majd rám mutat, azonnal ugorhassak. Parancsnokom azonban nem nézett rám, közömbösen kiválasztott hármat közülünk, akik azonnal el is indultak az oktató pilótákkal a gépek irányába.

— Már messze jártak, amikor felocsudtam és ráeszméltem a mostoha valóra. Alig tudtam elhinni, hogy nem én megyek ott elöl valamelyik oktató mellett, hogy én ottmaradtam a tömegben észrevétlenül. Dehát bizonyára a többiek is épp oly vágyakozva néztek parancsnokunk szemébe, — akinél mindnyájan egyformán számítottunk — akárcsak én.

— Az indulási vonalon két Hungária és egy Udet állt forgó légcsavarokkal. Messziről láttam, hogy a három kiválasztottnak börsapkát húznak a fejére, aztán beszállnak; a szerelők még babrálnak valamit rajtuk az ülésben, aztán a gépek egyenként nekifutnak a hatalmas mezőnek.

— Már a negyedik váltás is visszatért közénk hangos, izgatott beszéddel mesélve a különleges élményt. Én akkor már annyira el voltam keseredve, hogy a leghatározottabban azon gondolkoztam, hogy kérni fogom az áthelyezésemet egy földi fegyvernemhez. Nagyon szomorúan állhattam a csoport szélén, mert úgylátszik feltűntem az egyik oktatónak, aki ott beszélgetett a közelemben. Egyszer csak odajött hozzám és én a következő pillanatban már nem is emlékeztem arra, hogy az imént még valami áthelyezési kérelem forgott az agyamban.

— Már ott álltunk az egyik gép mellett. Amig pilótám és a szerelők közös igyekezettel előkerítettek egy repülő-szemüveget és egy bőrsapkát, én az elkövetkezendő, izgalmas élmény küszöbén szinte gyámoltalanul álltam a szárny mellett, amelynek bordáin csillogva feszült a cellonozott, ezüstszínű vászon és megfigyeltem, hogy a szárny középtáján, két borda között a vászon a járó motor rázásától enyhén

AKKUMULÁTOROK, ELEKTROMOTOROK

minden célra legolcsóbban

Budapest,
VIII, Rökk Szilárd-u. 32
Telefon: 137-010

„ERGON"

Egyetemes
Villamossági
Vállalat

remeg. Aztán egy fűszál került a szemem elé és soká néztem, ahogy az erős légcsavarszélben majdnem a földig hajolva bólogatott.

— Ügyetlen ujjakkal végre sikerült összekapcsolnom állam alatt a kölcsönkapott bőrsapka csatját és szememre illesztettem a szemüveget. Pilótám nevetve segített, mert a szemüveget természetesen fordítva raktam föl és még azt is mondta, hogy az indulásig toljam föl a homlokomra, mert különben az üveg bepárásodik. Nagy ügyetlenül végre elhelyezkedtem az ülésen, a szerelők összekapcsolták mellemen a hevedereket és leugrottak a szárnyakról. Egyedül maradtam. Előttem a csillagmotor hengerkoszorúján túl egyenletesen pörgött a légcsavar.

— Az események ezután már gyorsan követték egymást. Most, amikor több mint egy évtized távlatából fölidézem agyamba ennek az első repülésnek az emlékeit, az egyes mozzanatokat már nehezen tudom elválasztani egymástól. Az előttem duruzsoló motor fölzúgott. A gép teste megremegett, majd megmozdult, lassan, billegve gurulni kezdett. Ebben a pillanatban elmúlt a lámpalázam és minden idegszálamat megfeszítve figyelni kezdtem, hogy ezeket az első különös benyomásokat maradéktalanul az agyamba véssem és hogy azon a pályán, amelyet hivatásomul választottam mint értékes talizmánt mindig magamban hordhassam első repülésem felejthetetlen élményét.

— A légcsavar pörgése felgyorsult. A sebesen forgó szárnyak homályos körré olvadtak össze előttem, arcomat éles légáram csapta meg és úgy éreztem, hogy valamilyen ellenálhatatlan erő nekinyom az ülés támlájának és mind gyorsabb ütemben száguld velem előre. Az indulási vonalon álló csoport elmaradt mellőlünk, a hangárok sora szédületes iramban rohant a szárnyak mellett visszafelé, azután hirtelen az alattunk futó mezőre néztem, mert úgy tűnt, mintha mindjobban távolodott volna tőlem. Ekkor eszméltem rá, hogy a zúgó motor, a feszülő szárnyak már letépték magukról a földi vonzás nyűgét, hogy a kerekek már elszakadtak a repülőtér talajától, hogy gépünk a levegőbe emelkedett és mindnagyobb sebességgel száguldunk. repülünk az őszi égbolt szürke óceánjában. Hatalmasat szívtam az arcomba vágó friss, zamatos levegőből. — Repülök... repülök... — mondogattam magam elé mámorosan, félhangon és nekitámaszkodva az ülés bőrözött peremének, a föld mindjobban távolodó felületét néztem.

— Először arra figyeltem föl, hogy minél magasabbra emelkedtünk, az alattunk elmaradó tájak rohanása annál lassúbb lett. Később szinte úgy tűnt, mintha lebegve álltunk volna egyes területek fölött és csak a harsogó légáramlás jelezte, hogy legalább »100 kilométeres, szörnyű sebességgel« száguldunk a légben...

— Azután hirtelen megfogództam, mert a föld barna tömege elkezdett balra csúszni a szárny vége felé! Már egészen keresztbe állt előttem a horizont, én az ülés jobb sarkába feszítettem magam, a látóhatár ferde pereme mind gyorsabban rohant a gépünk alá, azután az egész felfordult világ lassan megint helyrebillent és megjelent előttünk a város, füstölgő háztömegével. — Az előbb úgy látszik, fordultunk — állapítottam meg magamban a tényeket és most már nagyon tetszett nekem ez az egész felfordult világ. Akkor még nem tudtam, hogy forduló közben mindig úgy érzi az ember, mintha nem a gép billenne cl a vízszintes helyzetből, hanem az egész földgolyó...

— És most kiáltani, énekelni szerettem volna. Lekiáltani a magasból, annak a sok fekete pontocskának az utakon, a házak körül, a hangyákként alattam mászkáló emberparányoknak, hogy nem szőttem hiába diákkori ábrándjaimat, hogy nem vívtam hiába a sokszor már kilátástalannak tetsző harcot az idősebb generációval, hogy nem hittem és vártam hiába, most itt vagyok a levegőben, a szelek, a felhők birodalmában és repülök...

— Azután nemsokára megint fordultunk. Megint megismétlődött a „világfelfordulás", de akkor már nem torzásztam magam az ülés jobbsarkába, hanem azt élveztem, hogy a centrifugális erő milyen súllyal nyom bele az ülés közepébe. A motorok zúgása lehalkult előttem és a hengerek koszorúja fölött mind magasabbra emelkedett a horizont. Süllyedtünk. A repülőtér egészen parányinak tűnt innen a magasból. A 30 méteres víztorony, mint apró játékfigura szerénykedett a gyufásdoboz nagyságú hangárok közelében. Az arányok nemsokára nőni kezdtek, a repülőtér kiszélesedve terült el gépünk orra előtt és most ismét megkapaszkodtam az ülés peremében, mert az volt az érzésem, hogy belerohanunk a földbe. Az utolsó pillanatban a repülőtér zöld mezeje eltűnt a hengerek koszorúja alatt és éreztem, amint a kerekek enyhe zökkenéssel hozzásimultak a talajhoz.

— Hát ezt éreztem, öcskös, amikor először repültem, — fogtam át Kovács Pista vállát a karommal — ezt éreztem... És ezt az érzést talán még soha senkinek így el nem meséltem, mint most neked... De bennem élt mindig, itt egészen belül, a szívem táján, itt őriztem és vittem magammal a tankönyvek közé, a gyakorlatok és kiképzések idején, a hadnagyi avatásomra és vittem magammal később a harctérre, a légelhárító gránátok poklába...

— Ha majd egyszer te is repülni fogsz, te is zárd magadba első repülésed emlékeit, mert a repülőszolgálat sem mentes a földi élet gyarlóságai alól és a tudás, az önbizalom még nem elég ahhoz, hogy a nehéz helyzetekben ki tudj tartani. Oda más is kell és ez a más: a hit és az elhivatottság.

— És ha lesznek csüggedő, elkeseredett perceid, akkor jusson eszedbe első repülésed és ez a romlatlan, tiszta emlék meg fogja erősíteni elhivatottságod érzését és az ideálokba vetett hitedet.

(Folytatjuk.) V. J. Á.

ADAKOZZUNK A

Repülő Alapra

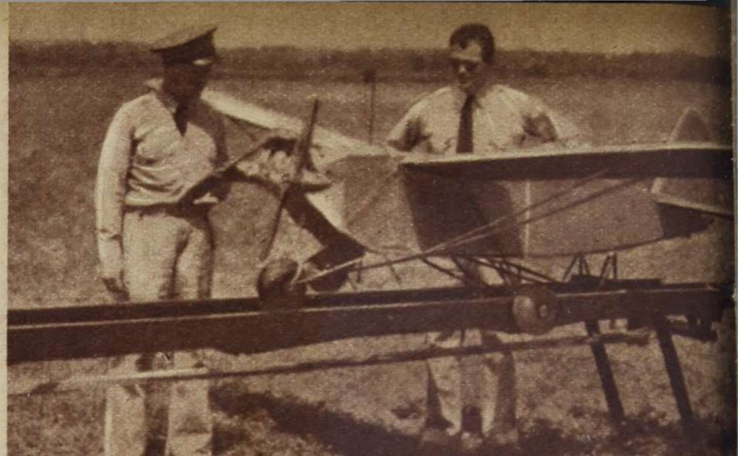
hogy minél több magyar ifjút képezhessünk

repülővé

Adományok az Alap 188.180. sz. csekkszámlájára fizethetők be. — Adománygyűjtéssel az Alap senkit sem bízott meg

Minden fillérrel a magyar repülőjövőt segítjük megalapozni!





BENZINMOTOROS MODELEK A LÉGVÉDELEM SZOLGÁLATÁBAN

A légvédelmi tüzérség éles lőgyakorlatainál többnyire repülőgépvontatta célzsákra tüzelnek a lövegek. A gép ezt megfelelő, 500—1500 méter, hosszú huzalon vontatja s a lövegek erre céloznak. A módszer egyetlen előnye, hogy megfelelő nagy sebességgel vontatható a célzsák. Hibája, hogy a vontatógép meglehetősen költséges, hiszen sokat fogyaszt, főleg, ha korszerű sebességet kívánnak meg tőle, másrészt a célzsákkal csak egyenesvonalú repülés végezhető, vagyis soha nem lehet vele olyan mozdulatokat, helyzeteket, de főleg mozdulatsorozatokat elérni, mint amilyenek a való helyzetben előfordulnak.

Ezért az amerikai légvédelmi tüzérség már 1939 dereka óta rendszeresítette a benzinmotoros modeleket, rádióirányítással. A gépek fejlesztésében Reginald Denny hollywoodi filmszínésznek volt nagy érdeme s az ő üzeme gyártotta eddig is a legtöbb ilyen gépet az amerikai hadsereg számára.

A benzinmotoros modelek célrepülőgépként való alkalmazása kiküszöböli az említett hátrányokat s lehetővé teszi, hogy veszélytelen és olcsó éleslövészeti lehetőség nyiljék a légvédelmi tüzérség számára. A célrepülőgép 4 méter szárnyszélességű s így a rendes nagyságú harcigép ⅓—¼ nagyságának megfelelő kiterjedésű célpont. Szolgálati csúcsmagassága 1800 méter, sebessége változtatható, körülbelül 50—70 km/óra a felső határ.

A gépet a földről irányítják rádió segítségével. Egyetlen kis kézi műszer segítségével — ez mikrofonhoz hasonlít — a géppel minden mozdulat végezhető: forduló, bedőlés, zuhanás, csúszás, stb., szóval a géppel minden valódi repülési helyzet utánozható.

A modelben egy kéthengeres, mintegy 1 lóerős motor van. Indításkor ezt pontos fordulatszámra szabályozzák. Kettős légcsavar van a kis gépben, ellentétes forgással a nyomaték kiegyensúlyozására. Az indítás katapult segítségével történik, hogy így éppen a legvégbeemelkedés legkellemetlenebb és legnehezebb részén túlessenek. (Emlékszünk saját benzinmotoros modeleinkre; mennyi nehézség van a helyes felszállással.)

A gyakorlatok befejeztével, ha a gép megmenekült a lövések elől, a rádióirányító tiszt a gépet adott leszállóhely fölé vezeti, majd egy gombnyomásra a gép motorját leállító jelet ad, ugyanekkor a gép hátán egy ejtőernyő bomlik ki és a gép lassan leszáll a kijelölt helyre.

A kis gép beszerzési költsége a rendes nagyságú vontatógéphez és a célzsák együttes költségéhez képest rendkívül kicsiny, ugyancsak olcsó a gép karbantartása, üzeme és javítása is. Még ha lényeges részen is kap találatot a gyakorlólövedéktől a modell, csakhamar helyreállítható, ilyen kis gépnél még a 100%-os törés sem jelent komoly anyagi kárt, emberéletben pedig egyáltalán nem eshetik baj.

Még egy előnye a gépnek, hogy bármilyen területen fel és le tud szállni, tehát nincs kötve repülőtérhez, másrészt mozgékonyságának nagy volta miatt egészen kis légtérben is végezhetők a gyakorlatok. Nincs szükség tehát félreeső és elhagyatott helyen lévő gyakorlóterekre, hogy a lakosságban ne tegyenek kárt a lövedékek s ugyanígy nem kell korszerű repülőtér, ahonnan a vontatógép felszáll.

A model tehát komoly háborús alkalmazást is kapott: megfelelő rádióirányítással nagy szerephez jutott a légvédelmi tüzérség korszerű harckiképzésében.

Eckener 75 éves

Hugo Eckener, a léghajóépítés egyik úttörőjét és a léghajóközlekedés nagy szervezőjét a Führer 75-ik születésnapja alkalmából professzorrá nevezte ki. Eckener kapitány annakidején, mint a Graf Zeppelin léghajó parancsnoka, Magyarországon is járt. A léghajóépítés technikai fejlesztésében végzett sikeres munkája jutalmául érdemelte ki a megtisztelő címadományozást, melyhez még a Lilienthal-társaság emlékérem-felajánlása is hozzájárult.

Eckener negyven éves korában került összeköttetésbe a repüléssel, amikor a Zeppelin gróf által szerkesztett merevrendszerű léghajó első próbaútjairól írt riportokat a Frankfurter Zeitung-ban. A cikkek révén azután megismerkedett a gróffal és 1908-ban beállt munkatársai közé. Eckener Zeppelin leghasználhatóbb segítőtársa lett. A gróf halála után reászállt a szellemi örökség és ő folytatta a léghajóközlekedés szervezésének további munkáját. Az első világháború alatt a haditengerészet léghajótervezésén dolgozott. 1924-ben a ZR—III. jelzésű léghajóval átrepülte az Óceánt és az Egyesült Államokban szállt le. Ezután még több sikeres távolsági repülést vezetett az ebben az időben elkészült Graf Zeppelin nevű léghajójával. 1929-ben földkörüli utat tett, két év mulva a Déli-sarkon járt, többször repült az Északi-tenger fölött és Európának csaknem valamennyi országát meglátogatta. 1932-ben rendszeres léghajóforgalmat szervezett Németország és Dél-Amerika között. Ekkor a léghajó látszott a leggyorsabb és legbiztonságosabb tengeri közlekedési eszköznek. Nagy csapás érte Eckenert Hindenburg nevű léghajója tragikus pusztulásával.

Ebben az időben Eckener kapitány neve az egész világon ismert volt. Ma már csendesebb életet él és jelenleg a Luftschiffbau Zeppelin igazgatója. De munkatársaival együtt meg van arról győződve, hogy a háború után ismét felvirrad a léghajóknak és munkás életének alkonyán abban az elégtételben lesz majd része, hogy a léghajó fontos közlekedési eszköz lesz.

Járjon az
ERZSÉBETVÁROSI, JÓZSEFVÁROSI
és az óbudai
KISFALUDY SZÍNHÁZBA
Minden pénteken új műsor! Legdrágább hely 3 P. Naponta két előadás fél 5 és este 7 órakor.
Figyelje a napilapok műsorrovatát!

Új Magyar Színházban
október 16-tól
KÖD
társadalmi dráma.
Irta: Ságody József.
Rendező: Szőke Kálmán.
Főszereplők: Somlay Julia, Halassy Mariska, Szilágyi Szabó Eszter, Perényi László, Földényi László, Harsányi Rezső
Előadások kezdete: Minden este ½7 órakor, vasárnap és ünnepnapokon d. u. 3 órakor is.
Jegypénztári telefon: 22-32-95
Igazgatóság: 22-34-34
Jegyrendelések:
Minden nap d. e. 10—1-ig, d. u. 4—7-ig.

M.P.S.C.

Az egyik legszebb eredményeket felmutató gyári repülőegyesületünk, a Magyar Pamutipari Sport Club vitorlázórepülő szakosztálya most fejezte be nyolcnapos hármashatárhegyi táborozását. A táborban sok értékes eredmény született, pedig megszervezése elég sok gondot és munkát okozott a fiúknak. De megérte a fáradságot! A résztvevők saját maguk által készített alkalmi sátrakban laktak és az élelmezésükről is félig-meddig ők gondoskodtak. A fiúk 296 felszállást végeztek, a repült idő felette volt a 71 órának. 9 A vizsga, 1 B vizsga és 3 C vizsga volt a tábor mérlege, ezenkívül négy öt órán felüli teljesítményrepülés is született. A MPSC repülői ismét jó munkát végeztek!

„SZILMENT" autóbiztonsági üveg
Lövedékálló pénztárablak
Szilánkmentes laboratóriumi üvegezés
Fényszórók, tükörlámpák
Gyártja:
LIGETI LÁSZLÓ
műszaki üveggyára
BUDAPEST, VIII., JÓZSEF-UTCA 23.
Telefon: 142-856. Alapítva: 1886.
Gyártelep: XIV-, Erzsébet királyné útja 112-114
Telefon: 495—752

Szerkesztői üzenetek

Koszorú János, Farkasgyepű. A kérdezett tárgykörről Jánosy István főszerkesztőnk szerkesztésében most fog megjelenni egy szakkönyv, a Repülés ABC-je címen.

Dr. B. P., Miskolc. A beküldött vers és betűrejtvény nem közölhető.

Ugray Béla, Tatabánya. Ötlete megvalósítható, de nem új. Az angol és amerikai légihaderő vadászgépei között nem egy van olyan, melynek hátrafelé tüzelő fegyverei is vannak, gondoljunk csak a Boulton—Paul Defiantra, vagy a Blackburn Rocra.

Bolemányi Irén és Irma, Kiskőrös. A legeredményesebb magyar vitorlázórepülőnő Czékus Erzsébet, a Műegyetemi Sportrepülő Egyesület tagja. Ő tartja jelenleg a magyar női táv- és magassági rekordokat. Részletes felvilágosításért szíveskedjenek a MSE-hez fordulni.

Molnár Edit, Budapest. Legcélszerűbb, ha magukkal a repülőegyesületekkel lép érintkezésbe.

Ifj. Schneider Ödön, Pécs. A Fw. 190. vadászgép adatai: sebesség 595 km/óra, fegyverzete 2 darab 20 mm-es gépágyú és 2 darab 13 mm-es géppuska, hatótávolsága kb. 900 km.

Speciális
REPÜLŐ és
REP. MODELEZŐ
DÍJAK
Schubauer J.
IV, Duna-utca 6.
(Klotild-palota.)

NAGY IMRE
VIRÁGOK
PÁLMÁK
KOSZORÚK
Udvari szállító
IV., Fővám-tér 5. Tel: 186-820

Felelős szerkesztő és kiadó:
JÁNOSY ISTVÁN
FŐSZERKESZTŐ

MAGYAR SZÁRNYAK
megjelenik havonta kétszer
minden 1-én és 15-én. Előfizetési ára egy évre 19.20 pengő, vállalatoknak, jogi személyeknek évi 50 pengő Egyes szám ára 80 fillér. Szerkesztőség és kiadóhivatal: Budapest, VII., Király-u. 93. sz. Telefon: 222—422. Postatakarékpénztári csekkszámla: 29.830.

Kéziratokat és fényképeket nem őrzünk meg és nem adunk vissza. Levelekre csak beküldött levélbélyeg ellenében válaszolunk.

LIBIK ÉS TÁRSA
Budapest, VI., Gr. Zichy Jenő-u. 20. Telefon: 118-927
MOTORSZELEPEK, MOTOR-ÉS REPÜLŐGÉP ALKATRÉSZEK CSAVAROK, ALUMINIUM ÉS DURALUMIN SZEGECSEK stb



LAKKOK
FESTÉKEK
Krayer
GYÁRBÓL MEGBIZHATÓAK
BUDAPEST, V. VÁCI-ÚT 34

Sedlmayr és régi munkatársainak 1911 óta gyüjtött tapasztalatai
vevőinek bármilyen repülőgépszerelvények és -anyagok vásárlásánál rendelkezésre állanak.
AUTOFLUG
GERHARD SEDLMAYR
BERLIN


SEEADLER
D-AGNT
DORNIER
DO 26
NAGYHATÓTÁVOLSÁGÚ REPÜLŐCSÓNAK



AZ EGYSZÁRÚ
SZABADONHORDÓ FUTÓMŰ
MESSERSCHMITT-TALÁLMÁNY

MA ÁLTALÁNOSAN ELTERJEDT
A REPÜLŐGÉPGYÁRTÁSBAN

MESSERSCHMITT A.G.

GRAPHISCHES BÜRO

Athenaeum Irodalmi és Nyomdai Rt. mélynyomása. Felelős: Kárpáti Antal igazgató.

BÜCKER FLUGZEUGBAU GMBH
RANGSDORF BEI BERLIN

